

## **Kanttelingen op 1<sup>e</sup> projectontwerp van de 22 appartementen Dorpsdijk 115.**

### **Aantal Parkeerplaatsen**

#### **Parkeernormen:**

- Op pagina 9 wordt uitgegaan van een parkeernorm van 1,7 parkeerplaats per appartement. Bij 22 appartementen betekent dit dus 37,4 parkeerplaatsen.
- Hiernaast wordt aangegeven dat bij (algeheel?) collectief vervoersgebruik een parkeernorm van 1,3 parkeerplaats per appartement er 28,6 parkeerplaatsen benodigd zouden zijn.
- De ambitie van collectief vervoersgebruik spreekt ons aan. De vraag is alleen in hoeverre dit collectieve vervoersgebruik zal slagen c.q. in hoeverre dit met onderzoek daadwerkelijk is aangetoond dat dit het autobezit prominent terugdringt. Wellicht moet hierin voorlopig dan ook een middenweg worden gekozen. Uitgangspunt dus minimaal 33 (!) parkeerplaatsen.

#### **Bestaande situatie:**

- Het noordelijke parkeerterrein van Basita omvat 7 parkeerplaatsen
- Het zuidelijke parkeerterrein van Basita omvat eveneens 7 parkeerplaatsen.
- Haaks op de Dorpsdijk zijn vanaf de Groene Kruisweg gerekend 7 parkeerplaatsen, vervolgens een ruimte ter breedte van ca. 6 meter (als toegang voor het zuidelijke parkeerterrein van Basita) en aansluitend nog 5 parkeerplaatsen nabij de hoek Ravelstraat. Totaal hier dus 12 parkeerplaatsen.
- Aan de noordzijde van de Ravelstraat is voor ca. 6 personenauto's parkeerruimte middels langsparkeren.

#### **Projectsituatie:**

- Gepland zijn 28 parkeerplaatsen in de parkeergarage.
- In het plan wordt ervan uitgegaan dat de inrit naar het huidige zuidelijke parkeerterrein van Basita komt te vervallen en dat hier 3 parkeerplaatsen extra kunnen worden gerealiseerd. Op een breedte van ca. 6 meter zal dat niet gaan lukken, tenzij er genepen gaat worden op de breedte van de overige parkeerplaatsen. Lijkt ons uit ervaring niet handig. In de praktijk dus te rekenen op slechts 2 extra parkeerplaatsen hier. (Wel zou één van deze twee parkeerplaatsen dan als invalidenparkeerplaats kunnen worden aangebracht.)
- De uitrit parkeergarage kost tenminste 2 parkeerplaatsen van de parkeerstrook aan de noordzijde van de Ravelstraat.
- Verder is het de vraag of vanwege de aansluiting van de uitrit van de parkeergarage op de Ravelstraat het langsparkeren aan de Noordzijde van de Ravelstraat tussen die uitrit en de Dorpsdijk te handhaven is. Zo niet, zal dit tenminste nog één extra parkeerplaats kosten.
- Ook vragen we ons af of ter hoogte van de hoofdingang (Dorpsdijkzijde) de daar aanwezige haakse parkeerplaatsen in stand kunnen blijven? (In- en uitstappen, bevoorrading, voorkomen tijdelijk dubbel parkeren op de Dorpsdijk)
- Al met al komen we niet of met veel moeite op uiteindelijk maximaal 28 parkeerplaatsen.

#### **Overige opmerkingen rond parkeren:**

- Direct voor de woningen van de Ravelstraat zijn 5 parkeerplaatsen aanwezig. Vanwege de grote parkeerdruk gaan de bewoners van de Ravelstraat dusdanig creatief met deze parkeerplaatsen om, dat dit tot max. 5 extra parkeerplaatsen oplevert. Hierbij wordt voor de eigen garagedeuren geparkeerd. Zolang dit wordt gedoogd (!), is dit een praktische oplossing waar verder overigens niemand moeite mee of last van heeft. Zou deze werkwijze niet meer worden gedoogd, ontstaat hier wel een parkeerprobleem.
- Basita heeft in het verleden meestal volledig kunnen parkeren op de 2 eigen parkeerterreintjes. Het eerder hierin gevestigde beveiligingsbedrijf en ook het eerder hierin

gevestigde schoonmaakbedrijf had slechts op enkele dagen per maand openbare parkeerplaatsen nodig.

- Het inrichten van een parkeerstrook ten noorden van en haaks op de Ravelstraat is niet bespreekbaar bij de omwonenden. Het zou een forse aantasting zijn van de toch al minimale hoeveelheid groen in de Ravelstraat en ook zouden hierdoor twee fraaie monumentale Platanen moeten sneuvelen. Op pagina 9 wordt door de initiatiefnemer om meerdere redenen dan ook afstand van deze optie genomen.

#### **Handhaven bestaande Platanen.**

Uit de tekeningen en teksten is duidelijk op te maken dat de vijf monumentale Platanen in het plan zijn opgenomen en dus worden gespaard. Hier zijn wij gelukkig mee. Voor wat betreft de Ravelstraat is het in feite het enige stevige groen. Ook vanaf de Groene Kruisweg zijn de twee hier gesitueerde Platanen een waardevolle toevoeging aan het bouwkundige geheel.

Van belang is echter wel dat in een vroeg stadium deskundige behandeling hiervan zal moeten plaatsvinden om te voorkomen dat deze bomen tijdens de bouw beschadigd worden en/of in een later stadium alsnog het lootje leggen. Wij verzoeken daarom nadrukkelijk hierover deskundig advies in te winnen.

#### **In-/uitrit parkeergarage.**

Uit de situatietekening op pagina 10 komt naar voren dat de in-/uitrit van de parkeergarage nagenoeg recht gericht staat op de ramen van huisnummers 4 en 6. Dit levert wanneer het donker is een vervelende aanstraling op naar deze (doorzon-)woningen. Direct na het gereedkomen van het parkeerdek van de Albert Hein werd een vergelijkbaar ongemak gemeld door een aantal bewoners van de Bartokstraat. Ondanks dat de afstand tot deze woningen vele malen groter is dan in deze situatie werd dit argument door de gemeente serieus opgepakt en werd er achter de woningen van de Bartokstraat een afscherming aangebracht. Wat denkt men hieraan te gaan doen? Een optie zou kunnen zijn om de in-/uitrit in uitrijrichting enigszins naar rechts te richten, zodanig dat de garagedeuren van de nummers 2 en 4 worden aangestraald. Nagegaan moet dan wel worden of er voldoende ruimte is om geen grote schade toe te brengen aan de daar aanwezige monumentale Plataan. Zou o.i. dan slechts een kleine aanpassing betekenen, die het probleem grotendeels zou oplossen.

#### **Situatie en gebouwenhoogte.**

Een bouwhoogte van 15.50 mtr. resp. 9.50 mtr. is fors. We begrijpen echter dat een bepaalde bouwmassa noodzakelijk is om een dergelijk project financieel te kunnen realiseren. De meeste politieke partijen hebben in hun verkiezingsprogramma iets staan over het in standhouden van het dorpse karakter in de woonkernen. Deze kolos voldoet hier o.i. helemaal niet aan. Daarom vragen wij ons af of het niet een onsje minder kan.

#### **Maaiveld impressies:**

- In alle maaiveldimpressies worden de tuingedeelten omlijst met een lage haag. Verder wordt een enkele heester aangegeven. Aangezien dit impressies zijn nemen we aan dat er aan de inrichting van de tuingedeelten nog de nodige aandacht zal worden besteed. Ongetwijfeld hebben omwonenden hierin ook specifieke wensen v.w.b. afscherming, hoogte beplantingen en/of doorkijk. Tijdig overleg hierin kan veel oplossen.
- De inrichting van het wegprofiel van de Ravelstraat is onduidelijk. De beeldimpressie op pagina 21 wekt door aanwezigheid van wandelaars de indruk van een trottoir aan de

noordzijde. Lijkt niet realiseerbaar en zou waarschijnlijk ook weer ten koste van het groen gaan?

- De beeldimpressie op pagina 23 is vanuit een heel lage ooghoogte afgebeeld. Hierdoor is de inrit van de parkeergarage nagenoeg niet zichtbaar. Vanuit de woningen van huisnummers 4 en 6 zal dit echter als een groot zwart gat zichtbaar zijn. Afgevraagd wordt of de parkeergarage wordt afgesloten en hoeverre met die eventuele afsluiting op een creatieve wijze het aanzien wat kan worden verbeterd.
- Eveneens op pag. 23 geeft de beeldimpressie een fors blind gevelgedeelte aan. Bepaald niet fraai, ingeval dit niet op een creatieve detaillering wordt uitgewerkt.

### **Afvalcontainers**

Een drietal vragen over dit onderwerp, te weten:

- Waar is dit (buiten het directe gezicht vanuit de woningen) gepland?
- Hoe wordt dit ingericht en
- Gaat dit weer geen parkeerplaatsen kosten?

Het is van belang duidelijkheid te verschaffen over dit onderdeel tijdens het voortraject van het project.

### **Fijnstofproblematiek.**

Op pagina 8 worden voor de stedenbouwkundige ontwikkeling in feite drie aandachtspunten aangegeven te weten:

- De hoger grenswaarde procedure v.w.b. geluid en
- De Groene Kruisweg is een gevaarlijke stoffenroute en
- Er moet in het ontwerp rekening gehouden worden met de aanwezige olieleiding langs de Groene Kruisweg.

We missen in dit hoofdstuk de fijnstofproblematiek. Bij een bebouwing zo dicht op de Groene Kruisweg en zeer nabij de verkeerslichten/kruising Dorpsdijk lijkt ons dit relevantie problematiek. Ook lijkt het aannemelijk dat het fijnstofgehalte door deze bebouwing zal toenemen omdat door deze hogere bouwwijze de verspreiding/verwaaiing van fijnstof minder zal worden. Is hier onderzoek naar gedaan c.q. is dit getoetst aan de actuele wetgeving hierin?

### **Overlast tijdens de bouwperiode en Inrichting bouwterrein op een beperkte ruimte.**

Wij maken ons zorgen over een aantal zaken die tijdens de bouw naar voren zullen komen, te weten:

- Hoe wordt geborgd dat de omliggende woonhuizen geen schade oplopen tijdens de heiwerkzaamheden? Vooral de oudere bebouwing langs de Dorpsdijk lijkt hiervoor kwetsbaar. Wordt voor dit complex overwogen om met de heitechniek te werken die bij de Rabostrip is toegepast?
- Hoe denkt men het qua omvang zeer beperkte bouwterrein te gaan inrichten. Opslag bouwmaterialen, schaft- en directieketen, machines, parkeerruimte voor medewerkers e.d. Alternatieve ruimte lijkt in de directe omgeving niet voorhanden.

### **Afronding projectomgeving.**

Na afronding van het bouwproject zullen de verhardingen in de directe omgeving moeten worden aangepakt. (Schade door de bouw, wijzigingen in verkeerssituaties.) Wellicht biedt dit een kans om gelijktijdig de eerdere verzoeken rond aanpassing van de kruising Ravelstraat/Dorpsdijk c.q. de renovatie van dit Dorpsdijkgedeelte op te pakken.

## Raadsvoorstel Startovereenkomst:

### - **Structuurvisie Albrandswaard.**

Volgens het voorstel zal dit plan “een kans zijn om de entree van Rhoon vanaf de Groene Kruisweg de status te geven die het verdient.” De vraag is of deze mening door iedereen wordt gedeeld. Afgezien van het lelijke reclamebord op de hoek Groene Kruisweg/Dorpsdijk dat het aanzien al enkele jaren verziekt en de Atlasceder die van de afgelopen droge zomer erg te lijden heeft gehad, is de niet onaardige voortuin rond de parkeerruimte in combinatie van met het glasgevelgebouw zeker niet onaardig en heeft dit toch zeker ook een bepaalde allure. Dat het gebouw al enige jaren buiten gebruik is, geeft op dit moment een negatieve dimensie aan het geheel.

### - **Beeldkwaliteitsplan Rhoon Centrum.**

De detaillering van de gevels moet nog afgestemd worden op het Beeldkwaliteitsplan van de gemeente. De detaillering van de gevels moet dus nog verder worden uitgewerkt. Met name wordt hierbij ook aandacht gevraagd voor de blinde gevel aan de zijde van de Ravelstraat.

### - **Het doel is dat het plan de omgeving niet extra belast.**

- Aangegeven dat een klein deel van de parkeervoorzieningen vooralsnog is voorzien op straat: In het onderdeel “Aantal Parkeerplaatsen” (bovenstaand) wordt aangetoond dat dit onjuist is. De kans is zelfs reëel dat er op straat uiteindelijk minder parkeerplaatsen overblijven.
- In de planvorming zal gezocht worden naar mogelijkheden om dit (parkeren) verder te optimaliseren: Wij wensen de bedenker hiervan veel creativiteit toe, want wij zouden niet weten waar dit is te realiseren. Dit lijkt dan ook een farce en is binnen de gemeente Albrandswaard blijkbaar een standaardverhaal dat nooit realiseerbaar blijkt (eerdere rechtszaak hierover met Albert Hein, RaboStrip) Gebruikelijk zijn na 09:00 uur op werkdagen alle parkeervakken in de omgeving bezet.
- “Meegewogen wordt dat met het verdwijnen van het huidige kantoorgebouw de parkeerdruk op de omgeving sterk afneemt.” Duidelijk is dat de opsteller hiervan zich ter plaatse slecht heeft georiënteerd. Bovenstaand al aangegeven dat in het verleden de in dit bedrijfspand gevestigde bedrijven slechts mondjesmaat gebruik maakten van de openbare parkeerplaatsen. Bovendien staat dit gebouw al ca. 8 jaar leeg.

### - **Kanttekeningen:**

- “Op straat zijn nog eens 6 parkeerplaatsen voorgesteld”: Het principeplan geeft deze mogelijkheid aan, doch initiatiefnemer neemt om verschillende redenen hiervan direct afstand. (Pag. 9)
- Bij dit onderdeel wordt niet gesproken over de fijnstofproblematiek. Afgevraagd wordt of dit niet meer opportuun is?

### - **Communicatie/participatie na besluitvorming.**

- Opmerkelijk is dat naar de raad toe aangegeven wordt dat de communicatie pas gaat plaatsvinden **na (?)** besluitvorming. Wij vragen ons af welke besluitvorming hiermee wordt bedoeld en gaan ervan uit dat dit alleen de Startovereenkomst en niet de uiteindelijke besluitvorming omvat.
- “Het communicatietraject dient door de initiatiefnemer te worden georganiseerd.” Het lijkt ons wel zinvol dat de politiek, i.c. de portefeuillehouder hierbij direct blijft betrokken en dat dit overleg in een vroeg stadium wordt opgestart.



## **1<sup>e</sup> projectontwerp 22 appartementen Dorpsdijk 115**

### **Inspreektekst 21080917**

Het was voor ons als omwonenden wel even schrikken toen we een paar weken geleden plotseling werden geconfronteerd met plannen voor een toch wel omvangrijk bouwproject direct voor onze woningen. We begrijpen best dat er een fors bouwvolume nodig is om een dergelijk project financieel rond te krijgen, maar “big is beautyfull” zien we toch vooral als een verkooppraatje. Zou het niet een onsje minder kunnen?

Graag wil ik verder een paar aspecten benoemen die onze specifieke belangstelling hebben en die we in het latere overleg graag willen inbrengen

#### **Overleg met omwonenden.**

Uit de stukken maken we op dat de initiatiefnemer van dit project het voortouw zal moeten nemen voor dit overleg. We gaan er wel van uit dat het gemeentebestuur hier direct bij betrokken blijft.

#### **Platanen.**

We hebben begrepen dat het gemeentebestuur zich sterk heeft gemaakt voor het behoud van de 5 monumentale Platanen op het huidige Basitaterrein. Daar zijn we in ieder geval erg blij mee. Ondanks dat ik elke herfst bezig blijf met het opruimen van de bladeren, zouden we die fraaie bomen voor geen goud willen missen. Om te voorkomen dat deze bomen tijdens of na de bouwperiode beschadigen of alsnog sneuvelen, dringen we er op aan dat over deze bomen al in een vroeg stadium deskundig advies wordt ingewonnen.

#### **Parkeernormen.**

Het is onduidelijk welke norm de gemeente Albrandswaard hiervoor hanteert en opvallend dat in het raadsvoorstel t.a.v. parkeren op openbaar terrein duidelijk onjuistheden staan aangegeven.

#### **Uitrit parkeergarage.**

Na realisatie van het parkeerdek van de Albert Hein zijn er maatregelen genomen om de overlast van lichtaanstraling voor de bewoners van de Bartokstraat te verminderen. Hier doet zich eenzelfde situatie voor.

#### **Fijnstofproblematiek.**

Het verwonderde ons dat hierover niets in de stukken wordt vermeld. We waren in de veronderstelling dat permanente woningbouw zo dicht op de Groene Kruisweg en nabij de stoplichten niet mogelijk was. (Voorbeeld: Terrein hoek Lange Zantelweg/Polderstraat in Poortugaal)

#### **Verder zijn we benieuwd naar:**

- De detaillering van de gevels binnen het beeldkwaliteitsplan,
- De locatie van de afvalcontainers,
- Beperken overlast tijdens de bouwwerkzaamheden en
- De aanpassing van de omliggende bestrating na afronding van het bouwproject.

Dank u voor uw aandacht.

Martin van der Spek