

Aan het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Alblasserdam

Postbus 2

2950 AA ALBLASSERDAM

15 maart 2021

Betreft: Zienswijze met betrekking tot het stedenbouwkundig plan "Kloos" (voorheen Mercon-Kloos)  
met kenmerk **2656733**

Geacht college,

Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar met betrekking tot het stedenbouwkundigplan “Kloos” met bovengenoemd kenmerk.

De zienswijze is opgedeeld in de onderstaande punten:

- Oversteekpunten;
- Kruispunt t.h.v. de Molenkade;
- Dijkverzwaring;
- Toenemen van geluidshinder;
- Ontwikkelaar & het Waterschap;
- Trillingen;
- Verstroepen;
- Onderbrekingen van het fietspad;
- Fauna;
- Verlichting;
- Veiligheid langs de waterkant;
- Onduidelijkheid over aantal woningen;
- Opbouw / hoogtes Deel D Rivierappartementen;
- Beschermd dorpsgezicht volgens Welstandsnota gemeente Alblasterdam februari 2014;
- Zichtlijnen en hoge taluds binnen het plan;
- Berekening aantal benodigde parkeerplaatsen: en
- Parkeervergunningen.

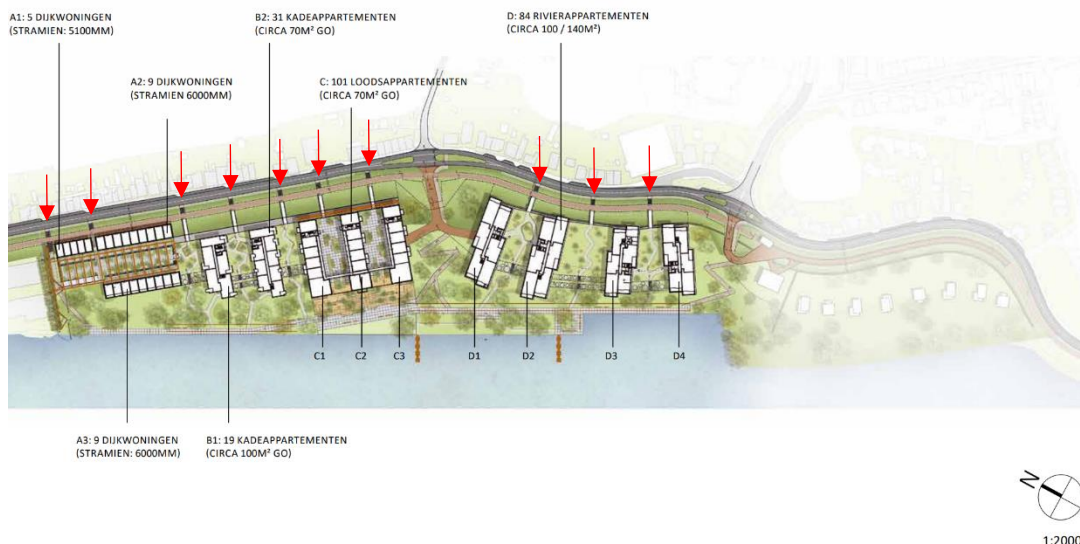
## Oversteekpunten

Op de onderstaande afbeelding is te zien dat er tien toegangsmogelijkheden zijn gecreëerd. In onze beleving creëer je tien keer een potentieel oversteekmoment, dan wel tien keer de verleiding om over te steken. Dit lijkt ons overbodig en met name te gevaarlijk, mede omdat de voetganger tussen de geparkeerde auto's moet wachten om over te steken. Maar met name omdat er altijd ergens over de gehele lengte van het terrein een voetganger over kan steken. Zoveel toegangsmogelijkheden bij elkaar zijn overigens nergens terug te vinden in het gehele dijklint. Overigens zien wij ook geen zebrapaden ingetekend, tien zebrapaden zou in onze beleving een beklagenswaardige "oplossing" zijn. Wij vragen ons hardop af of de verkeersexperts er zich van bewust zijn dat dit een 50 km weg is, waar veelvuldig harder wordt gereden. Ook zullen deze trapjes ruimte nodig hebben, deze ruimte zal afgaan van de parkeergelegenheden recht tegenover de dijkwoningen.

Graag stellen wij voor om:

Te reduceren tot 1 of 2 oversteekgelegenheden en daartussen juist een (liefst groene) balustrade te creëren. Op die manier centreer je het gevaar van oversteken en voorkom je het lopen/fietsen over het met graszode bedekte talud. Wellicht in combinatie met veiligheidsbevorderende aanduidingen.

Op dit moment zijn er geen lantaarnpalen op de fietspaden. Het lijkt ons zeker noodzakelijk om dergelijke belichting te faciliteren bij de oversteekpunten. V.w.b. de verlichting, verwijzen wij ook graag naar punt 10 van dit document.



### **Kruispunt t.h.v. de Molenkade**

Het creëren van het kruispunt/invoegingsgelegenheid ter hoogte van de Molenkade is in onze beleving onbegrijpelijk en daarmee absoluut onacceptabel. Het Waterschap en o.a. de gemeente Alblasterdam hebben in 2019 diverse avonden georganiseerd over de invulling van de toeristische aanpak in het Kinderdijkse. Hiermee zijn er uiteindelijke enkele aanpassingen gedaan om de toeristen te weren van de Molenkade. Deze locatie is al een rempunt voor de nieuwsgierige toerist, met het creëren van een kruispunt nodig je deze mensen uit om af te slaan naar de Molenkade. Dit zal betekenen dat de toerist zal moeten keren, wat o.a. zal leiden tot het verstropen van het verkeer op de dijk.

De middenberm van dit kruispunt lijkt te groot en breed en zal trillingen veroorzaken wanneer er een tractor, speciaal verkeer, OV bus, touringcar wagen of overige vrachtwagen over de middenberm heen zal rijden. Met name de vrachtwagens die van Biokaas Kinderdijk vandaan komen en dus de dijk vanaf de Molenkade op komen rijden zullen de middenberm in onze optiek niet kunnen ontwijken. Wij zijn zeker van onnodige trillingen omdat er een aantal jaar geleden een drempel is gerealiseerd. Als men op dit moment afslaat richting de Molenkade rijdt, kan men niet anders dan deze drempel te trotseren. De "BioKaas vrachtwagens" en de HVC-wagens dreunen d.m.v. deze drempel hevig door op de fundering van de omliggende antieke woningen.

Er wordt gekoketteerd door de uitvoerende partij dat dit niet de goedkoopste oplossing zal zijn. Wij vragen ons af wat wij daar als dijkbewoners voor boodschap aan hebben. De veiligheid en de doorstroming op de dijk staan bij ons als bewoners hoger in het vaandel dan het budget van de ontwikkelaar. Ook lijkt het creëren van deze "flessenhals" ten koste te moeten gaan van de parkeerplaatsen op de dijk. Daar waar de dijkbewoners juist hebben toegezegd gekregen, dat de parkeerplaatsen op de dijk worden bewaard en het liefst vermeerderen. (Deze parkeerplaatsen vallen overigens niet binnen het Kloosterrein. Wij vragen ons ook af waarom de uitvoerende partij hier zeggenschap over krijgt? Met name over het mogelijk reduceren van de parkeergelegenheden voor de dijkbewoners stuit enorm tegen de borst).



De invoeggelegenheid/uitvoegstrook is slechts 5 meter lang, volgens notitie Onderbouwing geconsolideerd stedenbouwkundig plan van FSD d.d. 10 november 2020.

5 meter biedt nauwelijks plaats aan twee auto's, waarbij op dat punt naar vier verschillende richtingen afgeslagen kan worden, los nog van de fietsers en wandelaars die ook op dat punt geacht worden de oversteek naar de Molenkade te maken. En dit alles op deze zeer ongunstige locatie op de dijk, zijnde smal en in een bocht.

Als oplossing zien wij heil in hetgeen Whoonapart in het voorjaar 2019 in het stedenbouwkundig plan had getekend, zie onderstaand, waarin 2 ontsluitingen zijn getekend, waarbij een rotonde bij het Zwarte Paard de doorstroming van verkeer op de dijk kan bevorderen:



#### VERKEERSTRUCTUUR

De autobereikbaarheid en voldoende parkeren zijn belangrijke voorwaarden voor de ontwikkeling van het Mercon Kloosterrein. De auto is hier te gast, ondergeschikt aan het wandelen, fietsen en spelen. De auto-ontsluiting voor het midden- en zuidgebied ligt in het verlengde van het Zwarte Paard (huidige inrit terrein). Hier is voldoende ruimte om de toekomstige aansluiting op de dijk veilig en overzichtelijk te maken. De auto-ontsluiting van het noordelijke deel (de woonhallen en het museum/hotel) ligt aan de noordkant langs de erfgrans. Deze aansluiting op de dijk is alleen voor de bereikbaarheid van de parkeervoorziening onder de "lange Merconhal".

Het huidige fietspad op de dijk wordt behouden en veilig gemaakt. De noordelijke loods aan de dijk maakt plaats voor een veilige fietsroute. Ook de oversteek bij de Molenkade wordt als een veilige oversteek voor fietser en voetgangers gerealiseerd. In overleg met de gemeente, Waterschap en Provincie Zuid-Holland zal nader worden onderzocht of een fietstunnel in het verlengde van de Molenkade haalbaar is.

Overig verhard gebied wordt ingericht voor gemengd verkeer met de nadruk op fietsen en wandelen. Alleen het calamiteitenverkeer kan over de kade rijden. Vervolgens verbindt een fijnmazig en aantrekkelijk netwerk van wandel- en fietsroutes de omgeving met het gebied en de rivier.

Een nieuwe waterbushalte langs de kade kan het autoverkeer ontlasten en het gebied beter bereikbaar maken niet alleen voor bezoekers maar ook voor toekomstige bewoners.

Echter is volgens onze research de heer Poldervaart, inmiddels via een andere vennootschap (Ton Jacobs Holding B.V.), nog steeds eigenaar van het zuidelijke deel (het kavel-deel) van het terrein. Dit verklaart volledig waarom FSD persé niet de ontsluiting bij het Zwarte Paard wil, zij zijn immers niet voor het hele brede gedeelte daar eigenaar en zouden dan weer een stuk grond van de eigenaar van het zuidelijke gedeelte moeten kopen. We zouden graag zien dat B&W hier onderzoek naar doet en bemiddelt tussen beide partijen, teneinde op een plaats waar voldoende ruimte is op het terrein een deugdelijke ontsluiting te realiseren.

## Dijkverzwaring

De voorgaande ontwikkelaar (mijnheer J.A. Poldervaart) sprak een florerende toezegging uit tijdens één van de ontmoetingsavonden. Deze volgende woorden zijn uitgesproken in het Wapen van Alblasserdam. “ *Wij zijn al in gesprek met waterschap en soortgelijke instanties over het naar voren trekken van de dijkverzwaring. De dijkverzwaring zal worden meegenomen tijdens de realisatie van het Kloosterrein.*” Uiteraard werd mijnheer hierover door zowel potentiële kopers als huidige bewoners bevestigd. In zijn response werd bevestigend gereageerd. Dit zou een enorme utiliteit zijn voor de ontwikkelaar, dit zou namelijk betekenen dat de: dijkbewoners, toeristen, bewoners Nieuw Lekkerland & Alblasserdam geen decennia lang een bouwput moeten trotseren. De mogelijke verzwaring zou volgens onderstaande bron plaats kunnen vinden tussen 2025 en 2035. Echter wordt daar door de huidige ontwikkelaar niet over gesproken. Wij vragen ons af:

hoe het wederom kan, dat de ontwikkelaar enige zeggenschap dan wel inspraak heeft op de invulling en tijdsperiode van het terrein buiten zijn perceel?;

wat hiervan de status is?; en of de huidige ontwikkelaar hiervan op de hoogte is en dit plan gaat voortzetten?

Bron: <https://a5h.nl/wp-content/uploads/2018/10/PerspectievennotaV-defWEB.pdf>

In de jaren 2018 en 2019 hebben er gesprekken plaatsgevonden tussen de ambtelijke gemeente Alblasserdam en betrokkenen inzake de Molenkade/Blokweerschekade/West Kinderdijk en de verkeerssituatie aldaar, betreffende toeristen- en parkeeroverlast.

Met daarbij de berichten dat de dijkverzwaring ter hoogte van het Mercon Kloos terrein tegelijk gepland zal worden met de ontwikkeling van het Mercon Kloos terrein, had ons in mei 2019 op het volgende idee gebracht, wat op 8 mei 2019 in een ingediende zienswijze is ingebracht op het stedenbouwkundig plan van de toenmalige projectontwikkelaar. Die zienswijze is toen door 42 huishoudens aan de West Kinderdijk ondertekend.

De al te zwaar belaste kruising Molenkade – West Kinderdijk en het te druk bezochte gebied binnendijs daarachter, zouden ontlast kunnen worden, wanneer bij de dijkverzwaring de dijk een klein stukje richting de rivier verplaatst zou worden. Het idee is om de dijk vanaf bijvoorbeeld het Zwarte Paard meer rechtdoor te laten lopen, waarbij direct de ‘rare’ bocht uit de dijk kan worden gehaald.

Hierbij zou binnendijs een secundaire weg gecreëerd kunnen worden, zoals wel vaker gebruikelijk is bij dijkverzwaringen c.q. –omleggingen. Hierdoor wordt de secundaire weg slechts gebruikt door bestemmingsverkeer, namelijk de bewoners van de West Kinderdijk op dat gedeelte en de

bewoners/belanghebbenden van de Molenkade en Blokweerschekade. Hiermee worden ook direct de toeristen via de hoofdweg, de dijk, in de goede richting geleid, namelijk naar Kinderdijk, waar ze terdege opgevangen kunnen worden. En hiermee kunnen ook de parkeerproblemen aan de West Kinderdijk, de Molenkade en Blokweerschekade worden opgelost.

### **Toenemen van geluidshinder**

Met het verhogen van de dijk en met name het fietspad zijn wij als dijkbewoners ongerust over het aanzwellen van het aantal decibellen. Het geluid van de voertuigen zal bij een verhoogd fietspad weerkaatsen tussen de woningen en het verhoogde fietspad. De vrees voor het creëren van een "galmbak" is enorm. Het geluid zal namelijk alleen maar versterkt worden als er geen geluid reducerende maatregelen worden getroffen. De ontwikkelaar gaf reeds aan (digitale presentatie op 24-feb-21) in contact te zijn geweest met het Waterschap over het verzwaren van de dijk. Wij vertrouwen er op dat de ontwikkelaar hierover samenspraak met het Waterschap is geweest en vragen met klem naar het verduidelijken van de geluid reducerende maatregelen. Mede omdat de dijk grenst aan een Natura 2000 gebied en het geluid ook tussen de woningen door zal wegebben het natuurgebied in.

### **Ontwikkelaar & het Waterschap**

De ontwikkelaar heeft aangegeven dat de ruimtelijke inrichting van het Kloos terrein samen valt met de dijkverzwaring en dat er samenwerking zal zijn met het Waterschap. In onze beleving is er in feite sprake van ten minste 2 projecten, namelijk:

- De dijkverzwaring
- Aanleg Kloosterrein (door de ontwikkelaar uitgelegd als zijnde een gefaseerd project)

Aan wie moeten de bewoners onverhoopte schade ter kennis ontstaan door:

De dijkverzwaring brengen?

Aanleg Kloosterrein brengen?

Wij vragen dus wie er verantwoordelijk is voor welk project. Wij vrezen namelijk dat na constatering van schade de twee partijen naar elkaar zullen wijzen. Wie gaat dit beheren? Wie is verantwoordelijk c.q. aansprakelijk en hoe gaan de bewoners bewijzen welke partij er verantwoordelijk is voor schade ontstaan door deze projecten?

Graag duidelijke afspraken hieromtrent vooraf vastgelegd op papier. Wij vertrouwen er op dat de ontwikkelaar hier leiding in neemt en Waterschap informeert over deze overeenkomst en dit door Waterschap laat signeren op het moment dat Waterschap participeert en alle mogelijke aansprakelijkheid erkent voor het aanleggen van de dijkverzwaring.

## Trillingen

Zoals bekend zijn de meeste dijkwoningen antiek en niet onderheid. Tijdens de werkzaamheden van o.a. Hak B.V. & J.P. Van der Dussen op het Kloos terrein in 2020 stonden de plafondlampen te dansen tot in de bovenste verdieping. Dit kwam mede omdat de industrieplaten werden verwijderd voorafgaand aan de opslag van grond en er o.a. puin van Nedstaal lag te ontgassen op het Kloosterrein. Het melden van meerdere telefonische klachten bij Hak B.V. zette geen zoden aan de dijk. Het vullen van deze kuilen is overigens gebeurd nadat een bewoner een medewerker van J.P. Van der Dussen ter plaatse aansprak. Door Hak B.V. werd niet de moeite genomen om terug te bellen. Uiteraard is dit ook gemeld bij de ontwikkelaar. Het vullen van de kuilen zorgde voor een minimale verbetering. Tevens wil ik bij deze van de gelegenheid gebruik maken om te melden dat er geen respect voor de zondagsrust is geweest en er ook doordeweeks zelfs na 23:30 nog trucks op het terrein reden om grond te verzetten. Daar waar het na 22:00 niet meer mag.

Wij zijn bekend met de welwillendheid van de ontwikkelaar om de bouwproducten via de rivier de Noord aan te voeren. Hier spreken de buurtbewoners ook hun waardering over uit. Echter wordt er ook in 2021 (7 januari) met 5 vrachtwagens van BANQ op het terrein gereden. Begrijpelijk, maar uiteraard waren er wederom trillingen. Wij begrijpen en vrezen ook dat niet alles via de waterweg kan en wordt aangevoerd. Zeker als straks de leveranciers apparatuur en inboedels komen leveren. Om een "legale start" van de bouw te kunnen accepteren eisen wij een zogenoemde **nulmeting** en ten minste:

A: Een visuele inspectie, inclusief (foto)rapportage per huis voorafgaand aan de start van de bouw (deze rapportage moet worden overhandigd aan de bewoners voorafgaand aan de start van de bouw, het rapport moet worden ondertekend door: bewoners, gemeente Alblasserdam en de ontwikkelaar);

B: Plaatsing van trillingsmeters aan elke woning. De plaatsing zou enige tijd voorafgaand aan het bouwproces moeten plaatsvinden en moeten blijven hangen gedurende het gehele bouwproces van het Kloosterrein, op deze manier kan de dagelijkse actualiteit worden gemeten en worden vergeleken met de gegevens van de toekomstige bouwperiode en op deze manier kan er indien nodig worden ingegrepen.

Het bovenstaande zou alle woningen grenzend aan het terrein moeten omvatten d.w.z. vanaf West Kinderdijk 51 t/m 279. Tenzij de desbetreffende bewoner persoonlijk bezwaar kenbaar maakt.

Met alleen de aanvoering van bouwproducten via de waterweg zijn wij er in onze beleving helaas nog niet. Overlast en het veroorzaken van trillingschade dient tot een absoluut minimum te worden beperkt. Een groot gedeelte van de woningen aan de dijk is niet onderheid en staan in sommige



gevallen al meer dan 130 jaar aan de dijk. Graag willen wij als directe omwonenden weten op welke manier de fundering wordt aangebracht en op welke wijze er speciale aandacht wordt gegeven aan het antieke en beschermde dorpsgezicht van de gemeente Alblasserdam.

### **Verstropen**

Er zijn straks onverhoopt 3 locaties (gezien vanuit Oost Kinderdijk naar Nieuw Lekkerland) om het verkeer te laten verstropen, wij noemen:

- kruispunt te Zwarte Paard;
- kruispunt te Molenkade;
- afslag Molenkade Nederwaard.

Wij vragen ons af of de gemeente Molenlande hiervan op de hoogte moet worden gebracht of reeds is gebracht. Daar dit een ontsluiting van Nieuw Lekkerland betreft. Tevens zal dit tijdens het toeristenseizoen voor eenieder extra overlast veroorzaken.

### **Onderbrekingen van het fietspad**

Op de onderstaande afbeeldingen zie je de twee onderbrekingen omcirkeld in rood. Daar waar het fietspad gelegen ter hoogte van het gehele dijklint wordt aangepast, om de onderbrekingen zo veel mogelijk tot een minimum te beperken, worden er hier juist twee gecreëerd. Om uitlokking te voorkomen om als fietser/toerist af te slaan, en over te steken naar de Molenkade. Stellen wij graag voor om het fietspad juist door te laten trekken langs de rivier. Ter indicatie, zie gele stippellijn. Dit is (deels) gelijkwaardig aan de calamiteitenroute van het voorgaande stedenbouwkundigplan van 5 februari 2018. De kinderen die nu op de dijk wonen fietsen al over het voetpad, daarnaast zetten de volwassen dijkbewoners de traditie door om te fietsen op de weg.



## Fauna

De huidige fauna van het Kloos terrein mag niet worden vergeten. Wij wijzen de ontwikkelaar en de Gemeente Alblasterdam dan ook op WNB (Wet Natuurbescherming). Er vliegen verschillende soorten (roof)vogels heen weer tussen De Gorzen en het Kloos terrein. Ook vanuit het Natura 2000 gebied komt veel fauna op het Kloosterrein, zoals onder andere vleermuizen en ransuilen. In het huidige plan staat niets wat daarin faciliteert noch compenseert. Dit terwijl er in stedelijke nieuwbouwgebieden juist wordt gekoketteerd met de onderstaande voorbeelden. Juist in deze groene omgeving wordt dit niet benoemd door de ontwikkelaar. Wij vragen de ontwikkelaar en de gemeente Alblasterdam of er al een observatie door een ecooloog is afgewikkeld en of de ontheffingsprocedure is gestart bij de provincie.

Gevelsteen voor vleermuizen.



Gevelsteen zwaluw

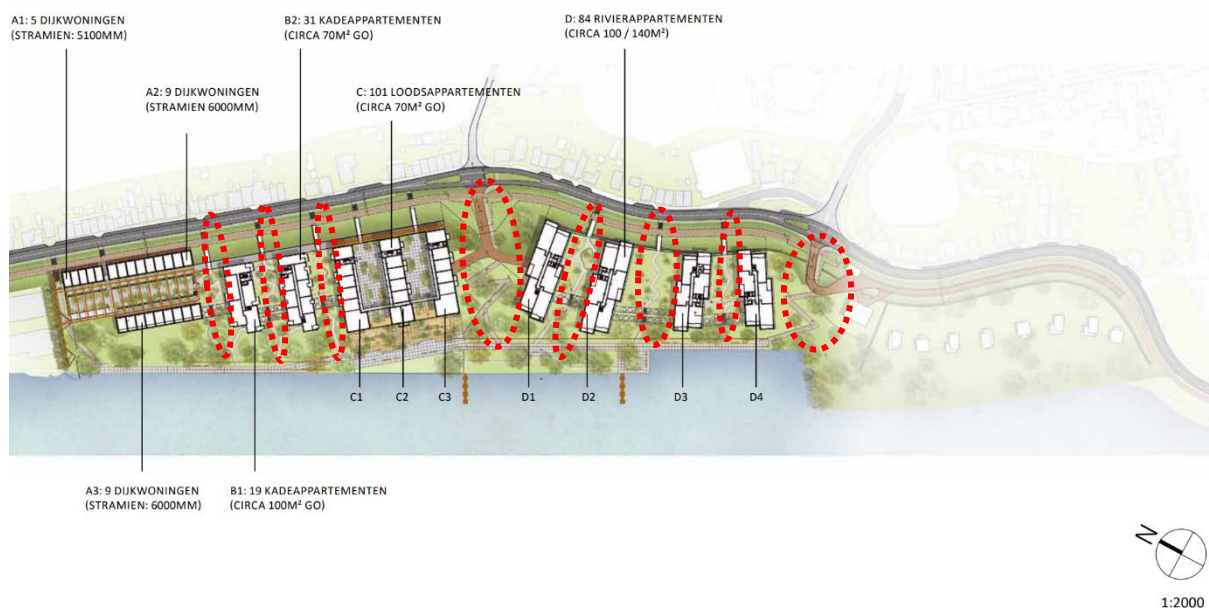


## Verlichting

Wij zien nog niet in het plan terug dat er verlichting komt. Zeker bij de paden tussen de flatgebouwen lijkt dit vanzelfsprekend voor de nieuwe bewoners. Echter is op dit moment het Kloos terrein 's nachts in volledige duisternis gelegen, het plaatsen van verlichting zal een flinke lichtimpact op de



omgeving hebben. Om fouten zoals bijvoorbeeld het verkeerd afstellen van de lampen te voorkomen, zie de realisatie fietspad Oost-Kinderdijk, wil ik u vragen om de fauna ook in de nachtelijke uren niet te vergeten. Hier is speciale ledverlichting voor ontwikkeld, de groenachtige verlichting zorgt ervoor dat (roof)vogels en vleermuizen minder worden verstoord (er huizen immers uilen en vleermuizen op het Kloos terrein). Zie afbeelding.



## Veiligheid langs de waterkant

Langs de waterkant komt volgens de plannen een boulevard te liggen waar over gewandeld kan worden. Hoe is het geregeld langs de waterkant qua veiligheid? Wordt de waterkant afgezet, bijvoorbeeld door middel van een hekje? Er is sprake van een steile damwand langs de rivier op het Kloos terrein, als een persoon, kind of dier te water zou raken wordt het direct meegenomen door de stroming van de rivier, er is geen schuin aflopend gedeelte met keien. Het voorliggende plan laat

geen enkele afzetting van de kade langs de rivier zien. Houdt men met de vormgeving van de afzetting ook hier rekening met de zichtlijnen?

### **Onduidelijkheid over aantal woningen**

In het concept stedenbouwkundig plan blijkt uit de laatste pagina's dat het om de bouw van 258 woningen gaat. In de Onderbouwing van het geconsolideerd stedenbouwkundig plan, zoals verzonden door FSD aan B&W d.d. 10 november 2020 staat een aantal woningen van 259 genoemd. En in presentaties van de projectontwikkelaar, bijvoorbeeld op de avond van 24 februari jl. omtrent de verkeersontsluiting, wordt gesproken over 275 woningen. Op de advertentie van Q makelaars staat het volgende benoemd: 23 dijkwoningen, 50 kade-appartementen, 101 loodsappartementen en 89 rivierappartementen. Totaal dus 263 woningen. Het aantal woningen is zeer onduidelijk en behoeft opheldering. Zeker als men de ondergrondse parkeergelegenheden al heeft berekend zijn deze aantallen zeer onbetrouwbaar.

### **Opbouw / hoogtes Deel D Rivierappartementen**

Uit het voorlopig ontwerp Stedenbouwkundig plan van Van Aken (architect FSD) blijkt dat de Rivierappartementen, onderdeel D van het plan, aan de dijkzijde 4 etages hoog worden, tot een hoogte van 13,74 meter boven maaiveld (maaiveld is 5,40 m boven NAP, gelijk aan bovenzijde dijk na verzwaring), zie ook pagina 79 van het plan. De hoogte van deze appartementenblokken zijn aan de rivierzijde 3 etages hoog, tot een hoogte van 10,40 meter boven maaiveld.

In de plannen van de vorige projectontwikkelaar (Whoonapart) waarop FSD zegt voort te plannen, was de situatie qua hoogte van deze appartementenblokken (toen genaamd De Dijkterrassen) omgekeerd, namelijk 3 etages hoog aan dijkzijde en 4 etages hoog aan rivierzijde. Dit mede om de huidige dijkbewoners niet een enorm kolos voor hun woning te plaatsen, precies op een locatie op het Mercon Kloos terrein waar al decennia lang nagenoeg geen bebouwing is. We zouden deze opbouw/indeling van de appartementenblokken door de huidige projectontwikkelaar graag terug zien in het aangepaste stedenbouwkundige plan. We vinden een 13 meter hoge kolos, gemeten vanaf hoogte dijk een enorme impact hebben op onze woonomgeving en woonbeleving binnen het in de Welstandnota aangemerkte beschermde dorpsgezicht.



## **Beschermd dorpsgezicht volgens Welstandsnota gemeente Alblasserdam februari 2014**

Het Kloos terrein valt in zijn geheel binnen de gestelde grenzen van het beschermde dorpsgezicht volgens de Welstandsnota van de Gemeente Alblasserdam 2014.

Dit terrein wordt in de Welstandsnota aangemerkt als transformatiegebied, waarvoor in hoofdstuk 7 van de Welstand een paragraaf toegevoegd dient te worden door de gemeenteraad bij ontwikkeling van dit terrein. Is dit al beschreven en zijn de huidige plannen daaraan getoetst? Graag krijgen we hier als bewoners alle informatie over.

### **Zichtlijnen en hoog grondniveau binnen het plan**

Wat als een mooi punt van het plan genoemd wordt, zijn de zogenaamde zichtlijnen. Doorkijken naar de rivier tussen de verschillende te bouwen objecten door. We zijn als omwonenden blij met deze zichtlijnen, het is een deel van ons uitzicht en deze zichtlijnen zullen ook passen bij het concept beschermd dorpsgezicht en de nabije ligging van het Werelderfgoed.

Echter zien wij in het voorliggende concept stedenbouwkundig plan een aantal zaken ingetekend in de vrije ruimte welke wat nadere toelichting behoeven van de projectontwikkelaar. Zo is op de pagina's 17, 38 en 78 te zien dat er tussen de gebouwen een soort van talud (het gedeelte met de rondjes erin) is ingetekend, de daarbij vermelde hoogtes zijn niet leesbaar. De hoogte van de grond tussen de gebouwen is allesbepalende voor de zogenaamde zichtlijnen. Hoe hoger het grondniveau en hoogste zijde van de taluds, hoe verwaarloosbaarder wordt de genoemde zichtlijn. Op pagina 17 zijn deze hoogtes niet leesbaar, dit behoeft verduidelijking door de projectontwikkelaar. Op pagina 78 lijkt een hoogte van het grondniveau en genoemde taluds te lezen van maar liefst 5,40 meter. Dit heeft er ongetwijfeld mee te maken dat de ontwikkelaar start met bouwen van de parkeergarages op de huidige hoogte van het terrein, waardoor een enorm gedeelte van het terrein op 5,40 meter, gelijk met het dijkniveau na verzwarende komt te liggen. De dijk zal na verzwarende gemiddeld nog zo'n 30 centimeter inklinken (nazetting) tot 5,10 meter, de bebouwing en aansluiting grondniveau op het Kloos terrein zullen dat niet doen op de huidige vaste laag, waarmee een groot deel van het terrein zelfs boven dijkniveau zal liggen in de toekomst. Dit alles doet het verhaal van de zichtlijnen volledig teniet, de zichtlijnen bestaan alleen als je bovenop het hoogste punt van de dijk (na verzwarende) of op het Kloos terrein zelf staat. Waarom wordt de bouw van de vloer van de garages niet op een lager niveau gestart, of heeft de ontwikkelaar andere oplossingen, zodat er terecht met zichtlijnen gekoketteerd kan worden.

## Berekening aantal benodigde parkeerplaatsen:

Op pagina 100 en 101 van het Stedenbouwkundig plan blijkt dat de ontwikkelaar rekent met een traditionele parkeernorm van 1,6 en 1,7. Dat houdt in dat bij 258 woningen er, volgens het plan wat er ligt, 419 parkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden. Daarnaast wordt nog gerekend op 79 plaatsen voor bezoekers. De ontwikkelaar rekent vervolgens met het vervangen van 25% van de bewonersparking door deelwagens, waardoor er 90 plaatsen geschrapt worden. Vervolgens worden er nog eens 65 plaatsen geschrapt uit hoofde van gelijktijdigheid.

In totaal berekent de ontwikkelaar de maximale parkeerbehoefte uit op een aantal van **343** plaatsen.

Allereerst vinden wij het nogal ambitieus en wel erg gunstig van de ontwikkelaar gerekend om maar liefst 90 plekken te schrappen uit hoofde van deelmobiliteit. Wij schatten de noodzaak en behoefte aan deelmobiliteit van mensen die een huis van minstens € 300.000 kopen, erg laag in. Deze groep kapitaalkrachtige mensen bezitten veelal eigen vervoer en zijn niet snel te porren voor het delen van auto's.

Daarnaast blijken uit het Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan van de Gemeente Alblasserdam d.d. 27-11-2017 de volgende parkeernormen, waarin niet wordt gesproken over het mogen schrappen van plaatsen uit hoofde van deelmobiliteit of gelijktijdigheid:

### Nieuwe woninglocaties

Als referentie voor de te hanteren parkeernormen voor nieuwbouwlocaties van woningen geldt in principe het CROW, publicatie 317.

De hiernavolgende parkeernormen gelden voor de gemeente Alblasserdam als leidraad.

Met betrekking tot de te hanteren parkeernormen worden een drietal categorieën onderscheiden, t.w.:

|           | Koopwoningen               | Huurwoningen        | Parkeernorm  |
|-----------|----------------------------|---------------------|--------------|
| Duur      | >= € 400.000               | >= € 1000 / maand   | 2,0 pp / won |
| Gemiddeld | > € 150.000 en < € 400.000 | > € 600 en < € 1000 | 1,8 pp / won |
| Goedkoop  | <= € 150.000               | <= € 600            | 1,6 pp / won |

Dat brengt ons op de volgende rekensom: 258 woningen maal minimaal een parkeernorm van 1,8 (gezien de prijsklasse van de te verkopen woningen) plus 79 bezoekersplaatsen (noodzakelijk voor visite en bezoek horeca en sportschool) geeft een minimale parkeerbehoefte van **543** plaatsen op eigen terrein. Met dien verstande dat er onduidelijkheid is over het aantal te realiseren woningen, zie ook paragraaf 'onduidelijkheid over aantal woningen', waarvoor indien van toepassing ook een herberekening zal dienen plaats te vinden.

### **Parkeervergunningen:**

Zoals bekend hebben de huidige bewoners te maken gekregen met een seizoensgebonden parkeervergunning. Daar waar het uitgangspunt was om de toeristen te weren en het beperkte aantal parkeervakken toe te kennen aan de dijkbewoners, vrezen wij nu wederom voor onze parkeervakken.

Tijdens de digitale presentatie op woensdag 24 februari 2021 heeft de wethouder Kraijo op beeld verteld dat de nieuwe bewoners en het bezoek van deze mensen geen vergunning krijgen toegewezen. Wij wensen vanuit de gemeente een schriftelijke bevestiging hiervan te ontvangen. Wij vragen in deze schriftelijke bevestiging dat er onder geen beding vergunningen worden toegekend aan de nieuwe bewoners en het bezoek van deze mensen, noch in de toekomst. Er moet ook worden gekeken naar de periode en tijdstippen wanneer de handhaving van dit vergunningsgebied noodzakelijk is. Wij zijn er namelijk bang voor, dat het bezoek de auto aan de dijk zet. Mede omdat er acht bruggetjes van/naar de parkeerhavens zijn ingetekend. Wij vragen ons ook hardop af waar de pakketvervoerders hun voertuigen moeten/mogen parkeren. Er komen immers ten minste 258 woningen bij en wij vertrouwen er op dat ook deze mensen gebruikmaken van bezorgdiensten zoals het thuisbezorgen van eten en dergelijke. Op het terrein is geen rondweg of andere route naar de diverse appartementen en woningen, hoe ziet de projectontwikkelaar dat voor zich als nieuwe bewoners van het terrein gebruik willen maken van bezorgdiensten? Dienen de nieuwe bewoners hun bezorger aan begin van het terrein te ontmoeten of dienen de bezorgers honderden meters te voet af te leggen om hun pakket te bezorgen. Het lijkt onwenselijk en onveilig als deze mensen gebruik moeten maken van een calamiteitenroute? Tijdens de digitale presentatie van 24 februari 2021 is overigens verteld dat er een slagboom wordt gerealiseerd om “vreemdparkerders” van het Kloos terrein te weren.



Omwonenden van het Kloosterrein hebben ons gemachtigd om namens hen in deze kwestie op te treden. Deze zienswijze is mede namens hen ingediend. De machtigingen zijn als bijlagen bijgevoegd.

Ik ga ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Fam. van Asperen & Fam. van Bastelaere

Bijlagen: - machtigingen