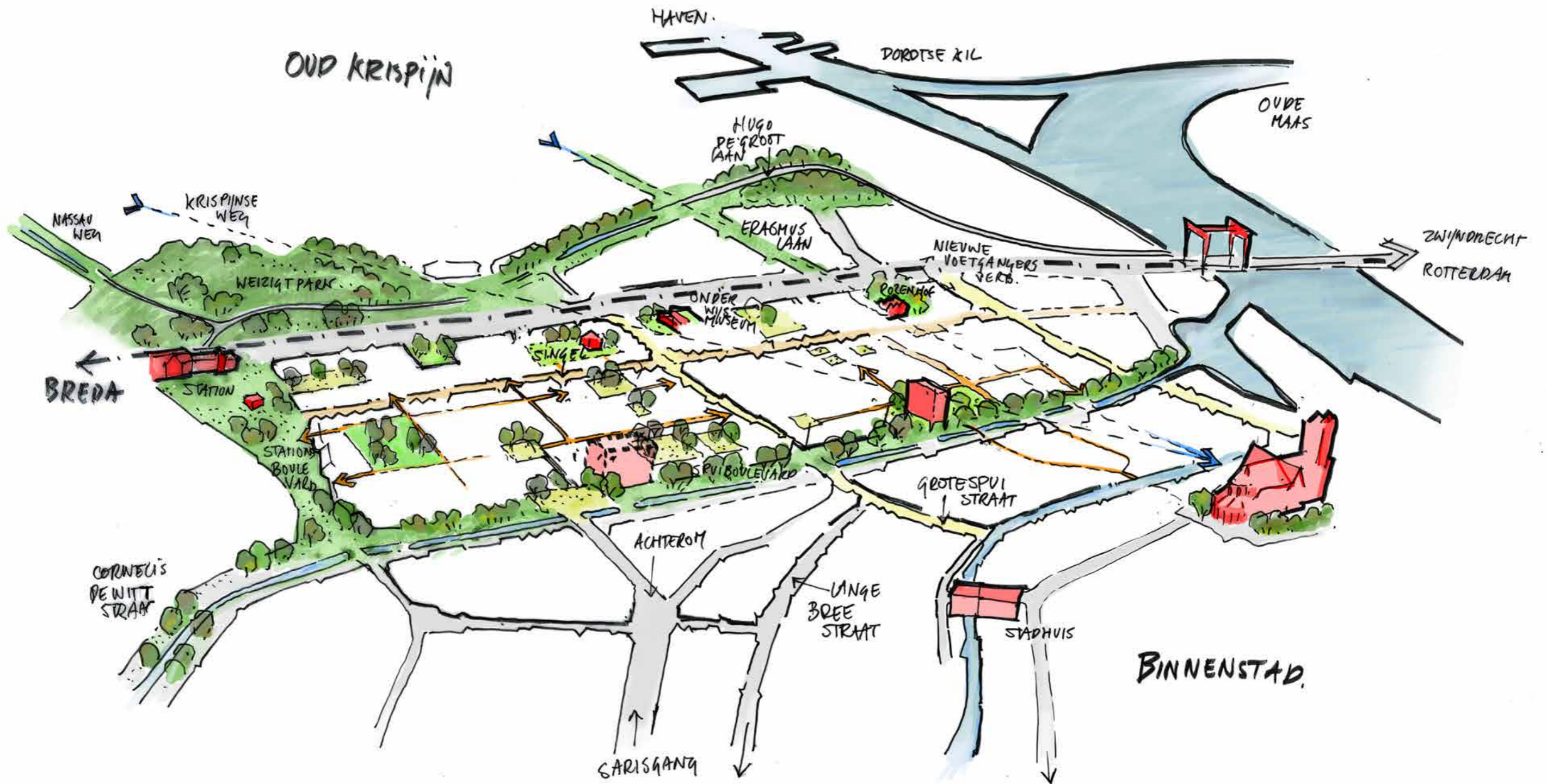


## GEBIEDSVISIE SPUIBOULEVARD E.O.

DORDRECHT

20 september 2018

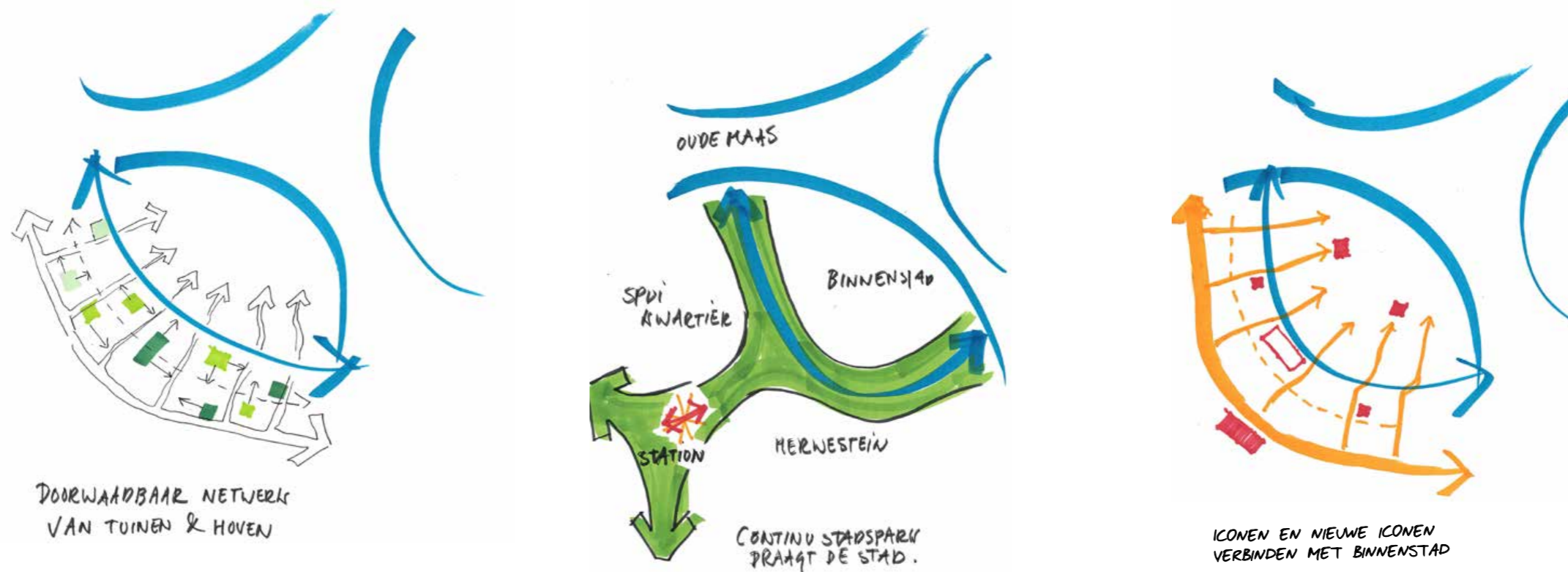


# DE AMBITIE

Dordrecht wordt een binnenstedelijk woongebied rijker. De 19<sup>e</sup> eeuwse kwaliteit van hoven die de Schil-West kenmerkte wordt drager van een hoogwaardig woonmilieu. Een autoluw gebied met groene binnenplaatsen verbonden door informele routes creëert een fijnmazige en kwalitatieve structuur waardoor in hoge dichtheid riant kan worden gewoond. Het woonmilieu zal aantrekkelijk zijn voor gezinnen, emptynesters, woon-werkwoningen en één-persoonshuishoudens.

Een binnenstedelijk woongebied betekent ook mix en levendigheid. De woning verdichting gaat hand in hand met het verstevigen van een programmatische mix. Woon-werkwoningen zullen de groeiende groep van zzp'ers de ruimte geven, ruime plint hoogtes bieden kansen voor verkleuring naar kleinschalige buurtgerichte voorzieningen. De Spuiweg zal door de intensivering een impuls krijgen en meer op de wijk gerichte voorzieningen. Tot slot zorgt een nieuw stadskantoor met bibliotheek, publieksbalies en nieuwe ontmoetingspunt als huis van de stad voor reuring en beweging in het gebied.

De Spuihaven en de Spuiboulevard gaan een verbindende schakel vormen tussen binnenstad en Schil-West en het Weizigtpark. Het water krijgt weer de belevingswaarde die past bij de historische haven en herinrichting van de Spuiboulevard tot autoluwe oever met meerdere groene verblijfsplekken aan het water brengt de beide gebieden weer in balans. Wonen aan de haven wordt ingezet als kwaliteit. Bij het stadskantoor een levendig plein aan het water en aan de overzijde aan de Vest ruimte voor terrassen aan en op het water, hier leeft de stad. Meer naar het westen een verkleuring naar binnenstedelijk wonen aan de haven met grondgebonden programma om de oevers te activeren.



planessenties: doorwaadbaarnetwerk van tuinen en hoven, continue stadspark draagt de stad, iconen en nieuwe iconen verbinden met binnenstad



# INHOUD

<b>1. AANLEIDING</b>	<b>7</b>	<b>4. VISIE</b>	<b>29</b>	<b>6. BIJLAGE</b>	<b>I:</b>
1.1. Ontwikkelvisie	7	4.1. Inleiding	29	<b>RUIMTELIJKE OPGAVEN</b>	<b>52</b>
1.2. Relatie stedelijke opgave	9	4.2. Nieuw intensief stedelijk woonmilieu	30	6.1. Woningbouw opgave	52
1.3. Hoe zijn we te werk gegaan	9	4.3. Gemixt stedelijk programma	32	6.2. Stadskantoor	56
<b>2. CONTEXT</b>	<b>11</b>	4.4. Meer ruimte voor verblijven en langzaamverkeer	33	6.3. Barrière Spuiboulevard	58
2.1. Bestaande ruimtelijke structuur	11	4.5. Spuiboulevard ontlasten van verkeer	34	6.4. Goede verkeersontsluiting	60
2.2. Sanering '60 heeft het contrast met de binnenstad vergroot	13	4.6. Parkeren geconcentreerd en strategisch opgelost	36		
2.3. Verkeersstructuur biedt geen ruimte voor verdichting	15	4.7. Stadskantoor als huiskamer voor de stad	40		
2.4. Bovengrondsparkeren is bepalend voor het gebied	17	4.8. Een duurzame en toekomstbestendige gebiedsontwikkeling	41		
2.5. Groei ambitie Dordrecht	18	4.9. Kermis	43		
2.6. Schil-West strategische kantoren locatie	21	<b>5. UITWERKINGSAGENDA</b>	<b>45</b>		
2.7. Stadskantoor verhuizing	21	5.1. Ontwikkelkaders opstellen voor initiatief-nemers	45		
2.8. Lopende projecten	22	5.2. Opstellen beeldkwaliteitsplan	46		
2.9. Kermis	22	5.3. Haalbaarheidsstudie parkeren	46		
2.10. Risico's Spoor	22	5.4. Ontwerp herinrichting openbare ruimte en wegen	47		
2.11. Opgaven vanuit de context	23	5.5. Communicatie met de stad	47		
<b>3. DE STAD AAN HET WOORD</b>	<b>25</b>	5.6. Locatie keuze kermis	47		
3.1. Spuisafari	25				
3.2. Stadslabs	27				



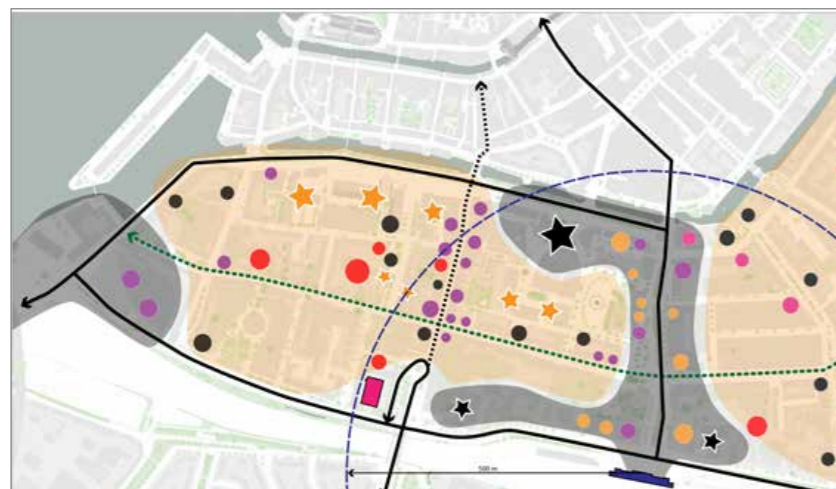
# 1. AANLEIDING

## 1.1. ONTWIKKELVISIE

In mei 2016 is de ontwikkelvisie Spuiboulevard e.o. door de raad vastgesteld.

In deze visie zijn de volgende ambities vastgesteld:

- Programmatische verschuiving; ten westen van Spuiweg nadruk op wonen, ten oosten gemengd programma;
- Schil-west als onderdeel van de binnenstad; barrièrewerking Spuiboulevard slechten;
- De moderne kenniswerker als doelgroep.



programmatische verschuiving (links: bestaand, rechts: toekomst);  
concentratie van gemengde programmering tussen station en  
binnenstad en westelijk deel Spuiboulevard accent op wonen

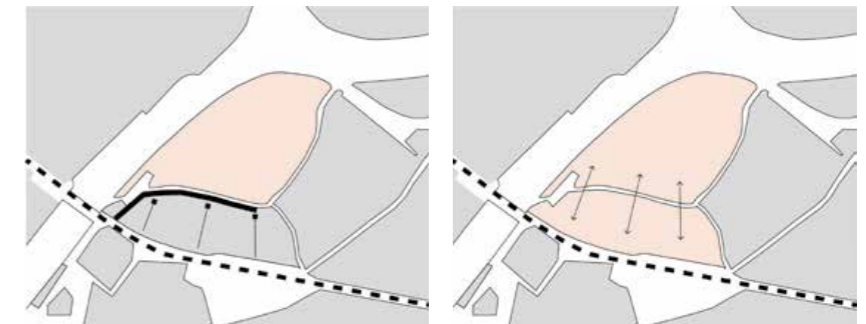
In de ontwikkelvisie zijn de volgende doelen voor de ontwikkeling Spuiboulevard vastgesteld:

- Bestrijden leegstand kantoren;
- Behouden van (een deel van) de Spuiboulevard en omgeving als een aantrekkelijk stedelijke en regionale kantorenlocatie voor de moderne ambtenaar, kenniswerker en dienstverlener;
- Zorgdragen voor een uitstekende bereikbaarheid voor auto, OV en fiets, inclusief parkeren;
- Versterken van de stedelijke kwaliteit en verlevendigen van het gebied (ook in de avonduren) naar een gemengd stedelijk woon- en werkmilieu;
- Verbeteren van de aansluiting op de historische binnenstad i.c.m. een hoge stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit.

Verder zijn de volgende ambities benoemd:

- De ontwikkeling van de Spuiboulevard moet een bijdrage leveren aan het verbeteren van de sociaal economische positie van Dordrecht;
- Ook moet de ontwikkeling een bijdrage leveren aan het verminderen van de sociale onveiligheid en moet de leefbaarheid verbeteren;
- De ontwikkeling moet leiden tot een moderne bereikbaarheidsmix waarin voldoende ruimte is voor openbaar vervoer, fiets, auto en waar het parkeren zorgvuldig is opgelost ten goede van gebiedskwaliteit;
- Met de ontwikkeling van Spuiboulevard e.o. moet eenheid in het stedelijk weefsel worden gerealiseerd.

De raad heeft met de vaststelling van de ontwikkelvisie opdracht gegeven deze uit te werken tot een gebiedsvisie. Een gebiedsvisie waarin een ambitie wordt neergelegd voor de toekomst van het gebied, waarin kaders worden geboden voor ontwikkelingen in het gebied en een aantal vervolgstappen agendeert. Ook heeft de raad meegegeven dat meer de verbinding moet worden gezocht met de binnenstad en het station. Tenslotte heeft de raad uitgesproken dat de stad goed betrokken moet worden bij het opstellen van de gebiedsvisie.



Spuiboulevard in Dordrecht van barrière tot verbinding en deel van binnenstad





## 1.2. RELATIE STEDELIJKE OPGAVE

De gebiedsontwikkeling Spuiboulevard maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling van de gehele Spoorzone van Zwijndrecht tot aan Amstelwijk. Voor de Spoorzone wordt het komende half jaar (voor eind 2018) een masterplan opgesteld. De gebiedsvisie Spuiboulevard dient als input voor dit Masterplan.

De Drechtsteden staan voor een forse woningbouwopgave. De Spoorzone en hierbinnen het gebied Spuiboulevard is een van de belangrijkste locaties om invulling te geven aan deze opgave. Aan de Spuiboulevard moet een substantieel aantal woningen worden toegevoegd. Van belang is hierbij aan te geven dat de woningen die worden gerealiseerd ook kwaliteit aan het gebied toevoegen. Daarnaast zijn ook het voorzieningenniveau en de bereikbaarheid van het gebied en de binnenstad randvoorwaardelijk.

## 1.3. HOE ZIJN WE TE WERK GEGAAN

Na het vaststellen van de visie in 2016 is verder gewerkt aan een concept gebiedsvisie met een aantal scenario's voor het gebied Spuiboulevard (Compacte Stad, Waterstad en Hovenstad). Met deze scenario's is verkend welke mogelijkheden en onmogelijkheden het gebied heeft, welk programma kan worden toegevoegd, hoe de stedenbouwkundige structuur kan worden versterkt en hoe de bereikbaarheid kan worden gegarandeerd. Deze scenario's zijn op 20 juni 2017 aan de raad gepresenteerd. De raad heeft deze concept gebiedsvisie in september 2017 vervolgens vrij gegeven voor participatie. In januari 2018 heeft vervolgens de SpuiSafari plaatsgevonden. Hier is met de stad het gesprek over de gebiedsontwikkeling aangegaan (zie hoofdstuk 3: De stad aan het woord). Dit is vervolgens verder doorgezet in stadslabs (hoofdstuk 3.2).

Er heeft onderzoek plaatsgevonden naar alternatieven standplaatsen voor de kermis. Daaruit is gebleken dat er 3 realistische alternatieven zijn. Afweging welke locatie de voorkeur heeft, heeft nog niet plaatsgevonden.

Ook zijn een aantal onderzoeken uitgevoerd door externe bureaus. Het gaat hierbij om onderzoek naar verkeer en parkeren en de externe veiligheid.

Op basis van deze onderzoeken, de opbrengsten van de SpuiSafari en de stadslabs en verdere uitwerking binnen het projectteam is onderliggende definitieve gebiedsvisie opgesteld.



# 2. CONTEXT

## 2.1. BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

### ONDERDEEL VAN DE 19E EEUWSE SCHIL

De Schil-West maakt deel uit van een grotendeels in de tweede helft van de 19e eeuw tot stand gekomen, schilvormige uitbreiding ten zuiden en oosten van de Dordtse binnenstad.

Het gebied bestond in de 18e eeuw uit bleekvelden, tuinderijen en kwekerijen, later werden er enkele grote buitenplaatsen aangelegd. Tussen 1850 en 1930 transformeerde de Schil in een gemengd woon- en werkgebied. Rond de hoofdassen kwamen winkels, villa's en herenhuizen. Er kwam een groot park. Nabij de havens en op de achterterreinen kwam industrie en arbeidershuisvesting.

### CONCENTRISCHE RINGEN EN RADIALEN

Het wegen- en stratenpatroon in dit gebied is vrijwel geheel terug te voeren op een merendeels van voor 1800 stammend en nog duidelijk herkenbaar concentrisch lanenstelsel, met radiale dwarsassen gericht op de voormalige stadspoorten. De radialen zijn vaak onderdeel van lange lijnen in de stad. De 19e-eeuwse Schil is daardoor functioneel goed verweven met de rest van de stad.

De Singel, ofwel de tweede ring, laat zich nog het meest in zijn historische gedaante kennen. De Singel verdeelde de 19e-eeuwse Schil in twee gordels met verschillend karakter. De binnenste gordel, die tegen de binnenstad aan, is voornamelijk ingevuld met straten met geschakelde, tweelaagse middenstandswoningen en herenhuizen. Groen en voortuinen ontbreken vrijwel geheel. De buitenste zone wordt gekenmerkt door een veel ruimere opzet.



kaart 1742 (fragment) waarin de ruimtelijke structuur van de Schil al grotendeels aanwezig was

< Kaart Dordrecht, 1923



1950-1960, de Johan de Wittstraat als voornamelijk straat

### VOORNAME HOOFDASSEN MET DAARTUSSEN HOVEN

Kenmerkend voor de 19e-eeuwse Schil is haar tweedimensionale verschijningsvorm: de stadsplattegrond kent enerzijds het stelsel van historische hoofdassen, die in bebouwing en functie een zekere voornaamheid uitstralen, en daartussen de binnenterreinen/hoven, opgevuld met arbeiderswoningbouw en hier en daar nog resten van bedrijvigheid. Enkele hoven hebben hun historische karakter goed weten te bewaren, met name het villapark Rozenhof en het Beverwijckplein. Tevens zijn er enkele nieuwe hoven aan toegevoegd.

Kenmerkend voor de Schil-West is de diversiteit aan hoven. Hoven kenmerken zich door:

- Tenminste aan drie zijde door bebouwing omsloten ruimte waaraan gebouwen met hun voorzijde zijn georiënteerd
- Buiten de doorgaande structuur liggend en veelal met een duidelijke entree
- Er binnen heerst een informeel milieu, veelal zonder auto's of de auto te gast

- Ze hebben een groen karakter, ook als de maaiveld inrichting grotendeels versteend is
- In de Schil zien we veel verschil in schaal, maat, gebruik, hoeveelheid groen, statig/kleinschalig karakter. Dit is een waardevol karakteristiek element.



ruimtelijke structuur



groene plekjes direct gelegen aan de Singel



informeel groene tuin achter het Willem Dreeshof

### ZICHTLIJNEN

Buiten de Schil, ten zuiden van het spoor, heeft de stad zich in de 20ste eeuw verder uitgebreid. De Krispijnseweg en de Erasmuslaan zijn in de ruimtelijke structuur van de nieuwe woonwijken ingezet als stedelijke assen. De assen zijn naar het noorden toe uitgelijnd op het zicht van de toren van de Grote Kerk in de binnenstad en vormen hiermee belangrijke oriëntatie punten in de stad.

### BAJONETTEN

Kenmerkend voor de binnenstad en Schil van Dordrecht zijn de informele routes en radialen die in een bajonet lopen. Geen recht doorgaande lijnen, maar juist een sprong in de straat, waar tevens gebouwen een verbijzondering op de hoek hebben of er een pleinruimte is.

## 2.2. SANERING '60 HEEFT HET CONTRAST MET DE BINNENSTAD VERGROOT

Door wijzigingen in gebruik en routes hebben er veranderingen plaatsgevonden in de oorspronkelijke 19e-eeuwse ruimtelijke structuur van de Schil-West. De Schil-Oost is nog grotendeels oorspronkelijk in haar structuur.

### EIND 19E EEUW - AANLEG STATION

De aanleg van een spoorverbinding door de stad met een station aan Burg. de Raadsingel heeft ervoor gezorgd dat er een nieuwe radiaal/doorbraak is toegevoegd: de Stationsweg/ Johan de Wittstraat. Deze radiaal is middels een Dordtse bajonetstructuur verbonden met de binnenstad en passend in de ruimtelijke structuur aangelegd.

### 1960 - SANERING SPUIBOULEVARD

Door de toewijzing van een aantal cityfuncties en grootschalige kantoorgebouwen is een deel van de westelijke schil aanzienlijk van karakter veranderd. In de jaren zestig van de vorige eeuw werd aan de Spuiboulevard begonnen met een saneringsoperatie om deze cityfuncties (waaronder het stadskantoor) en kantoorgebouwen onder te brengen. De oorspronkelijke bebouwing die direct grensde aan de Spuihaven is vervangen door een brede Spuiboulevard met daaraan nieuwe gebouwen met grote bouwmassa's. Tevens is het profiel van de Hellingen fors verbreed en een dominante 'radiaal' geworden, maar niet verbonden met de binnenstad. Deze ingrepen hebben het contrast tussen de binnenstad en de westelijke schil sterk vergroot en zijn niet passend voor de ruimtelijke structuur.

Tevens is in deze periode de Stationsweg/ Johan de Wittstraat verbreed en zijn de gebouwen aan de oostzijde vervangen door meer grootschalige gebouwen.

- Bebouwing Schil
- Overige bebouwing Dordrecht
- Bijzondere gebouwen
- Bijzondere pleinen
- Aandacht voor verandering in systeem
- Sanering
- Park
- Radialen
- Concentrische ringen



eind 19e eeuw: aanleg station



1960: sanering Spuiboulevard incl. bebouwde toevoegingen

### WIJZIGINGEN IN LOGICA PROFIELEN

Er hebben een aantal veranderingen plaatsgevonden in de oorspronkelijke structuur waardoor op enkele plekken deze logica ontbreekt en de ruimtelijke structuur verstoort wordt:

1. Spuiboulevard is een concentrische straat die qua profiel en maat een overdimensie heeft. Doordat ter plaatse van het stadskantoor de rooilijn naar achteren is geplaatst is hier het profiel zelfs nog breder;
2. Hellingen/Papeterspad heeft een te breed profiel, heeft nu het profiel van een radiaal maar hoort bij het secundaire netwerk;
3. Diagonale ingreep bij de Van Godewijkstraat doorbreekt qua maatvoering en schuine richting de oorspronkelijke ruimtelijke structuur, hierdoor ontstaat tevens een verstoring van de ruimtelijke kwaliteit en een gebrek aan oriëntatie.

De historische profielen binnen de 19e eeuwse schil boden weinig maat voor de auto. Met name op de historische radialen is de introductie van de auto ten koste gegaan van de ruimte voor de voetganger. Het leidt tot smalle stoepen en onveilige situaties.



dominante parkeergevel in het straatbeeld

### OVERIGE RUIMTELIJKE VERSTORINGEN

- De twee gemeentelijke parkeergarages zijn dominant gelegen in het plangebied en delen van de parkeergarages liggen aan openbaar gebied. Dit zorgt voor een laagwaardig verblijfsklimaat, sociale onveiligheid en een afname van de ruimtelijke kwaliteit.
- Tegen en rondom de twee gemeentelijke parkeergarages zijn woningen gebouwd die een onvoldoende duurzame architectonische kwaliteit hebben
- Op een aantal plekken grenzen achterkanten van woningen en/of blinde gevels aan openbaar gebied
- Er liggen een aantal parkeervelden in het gebied die dominant liggen aan openbaar gebied. Met name de parkeervelden bij Crown Point en die achter het voormalige ANWB gebouw.
- Een aantal dwarsverbindingen zijn van lage kwaliteit. Denk dan bijvoorbeeld aan de verbinding van de Spuiweg naar de Veemarkt parkeergarage.



dichte plinten en lage kwaliteit architectuur aan de Van Godewijkstraat



- Lage kwaliteit openbare ruimte
- Overmaat in profiel, niet passend bij karakter Schil-West
- ↔ Verbinding met lage kwaliteit (langzaam verkeer)
- Eenzijdige woningen tegen parkeergarage aan
- Dominante parkeergevel/ blinde gevel

knelpuntenkaart kaart m.b.t. gebouwen en openbare ruimte



slechte kwaliteit openbare ruimte, veel verharding en smalle stoepen

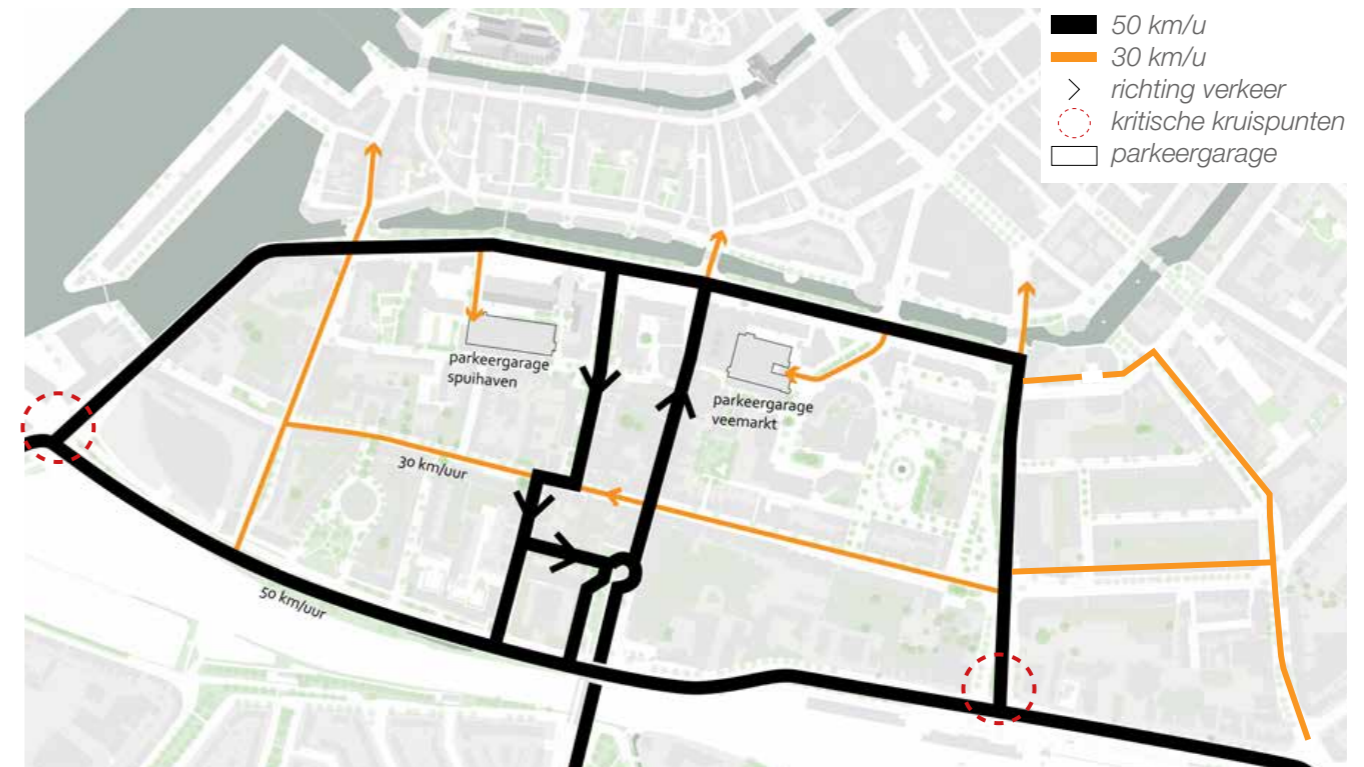
## 2.3. VERKEERSSTRUCTUUR BIEDT GEEN RUIMTE VOOR VERDICHTING

### HUIDIGE SITUATIE

De Schil-West wordt momenteel omkaderd en doorsneden door drukke wegen, die deels als een barrière werken. Een afname van de verkeersintensiteit kan deze barrièrewerking doen afnemen.

Huidige uitdagingen:

- Op de Spuiboulevard scheidt de weg de Schil-West van de historische binnenstad en heeft geen verblijfskwaliteit;
- Op de Johan de Wittstraat wordt de voetganger en fietser van en naar station niet optimaal gefaciliteerd worden en de aantrekkelijkheid van de route tussen station en historische binnenstad is niet ideaal. Dit terwijl deze route de rode loper moet zijn tussen de belangrijke stadsentree station Dordrecht en de binnenstad;
- Op de Burgemeester de Raadsingel is de oversteekbaarheid van fietsers en voetgangers richting het station slecht. De wachttijden bij de verkeerslichten zijn in de spits lang;
- De Singel is afgewaardeerd naar 30 km/uur weg. De bijpassende inrichting met bijpassend verkeersbeeld (snelheid en intensiteiten) is nog niet bereikt. Ook op deze weg is de auto nog te dominant;
- Daarnaast snijden centraal door de Schil-West twee 50 km/uur wegen (Hellingen-Spuiweg) waar ook de bus over rijdt. De inrichting van de wegen is vooral functioneel en gericht op het faciliteren van de auto en bus. Er zijn fietsstroken en trottoirs voor voetgangers aanwezig, maar deze voorzieningen zijn minimaal, terwijl deze wegen deel uitmaken van belangrijke fiets- en wandelroutes. Dit heeft ook een effect op de beleefbaarheid van de straten zelf. Dit komt niet ten goede aan de uitstraling van de straat en ook niet van de positie van de fietser en voetganger ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer.



huidige situatie verkeersstructuur



drukke op de Spuiboulevard (bron: AD, Rinie Boon)

### AUTONOME ONTWIKKELING

De verwachting is dat op basis van autonome groei van het autoverkeer (nog los van groeiambities van de stad Dordrecht) de verkeersintensiteiten op de ontsluitingswegen in de Schil-West zullen toenemen. In dit gebied zal de afwikkelingscapaciteit van de kruising Dokweg – Achterhakkers – Korte Parallelweg en de kruising Burgermeester de Raadsingel – Stationsweg volledig benut of overschreden worden. Het risico dat het verkeer hier regelmatig gaat vastlopen (met terugslag op de Dordtse Mijl en A16) is groot.

De bestaande verkeersstructuur kan dus niet zonder meer gebruikt worden om het extra verkeer als gevolg van de Dordtse groeiagenda op te vangen. Dat vraagt om een gebiedsoverstijgende verkeersstrategie en betekent dat in en om elk ontwikkelingsgebied gekeken moet worden welke aanpassingen nodig zijn om ontwikkeling mogelijk te maken. Bovendien zouden gebiedsontwikkelingen met name moeten inzetten op het Openbaar Vervoer en de fiets. De stad kan alleen groeien als het lukt om het verkeersnetwerk voor alle vervoerswijzen robuuster te maken en het gebruik van de fiets en het OV toe te laten nemen.

Met name de structuur en de kwaliteit van de voorzieningen voor de fiets en het OV moeten worden versterkt om de transitie naar andere vervoerswijzen mogelijk te maken en de groei van het autoverkeer zo veel mogelijk te kunnen beperken.

### OPGAVE

De opgave voor verkeer valt uiteen in 2 delen:

1. Op stedelijk niveau is er de behoefte om de verkeerskundige ingrepen in de hoofdstructuur te doen om ruimte te bieden aan de groeiambitie. In dit project betekent dat moet worden gestreefd naar aanpassingen die ten gunste komen aan de verkeersafwikkeling op de hoofdwegen en het OV en het fietsnetwerk versterken.
2. Op gebiedsniveau is het de opgave om de impact van het verkeer te verminderen om zodoende barrières in de wijk alsmede tussen Schil-West en Binnenstad op te heffen. Dit betekent meer ruimte voor langzaam verkeer en een meer kwalitatieve en groenere inrichting

## 2.4. BOVENGRONDSPARKEREN IS BEPALEND VOOR HET GEBIED

### HUIDIGE SITUATIE

De Schil-West e.o. ligt tussen de A16 en binnenstad van Dordrecht. In het gebied zelf liggen de parkeergarages Spuihaven (520 plekken) en Veemarkt (680 plekken) en hebben naast het vervullen van een parkeerfunctie voor het gebied zelf een parkeerfunctie voor bezoekers en werknemers van de autoluwe binnenstad. Daarnaast zijn er in het gebied straatparkeerplaatsen voor bewoners, kortparkeerders en vergunninghouders.

De parkeergarages in het gebied zijn bovengrondse garages die dominant zijn in het gebied. Grote massieve blokken met weinig uitstraling. In de lijn achter de eerste bebouwing aan de Spuiboulevard zorgen ze voor een harde overgang naar de kleine korrel van de 19e eeuwse Schil. De entrees zitten zo gesitueerd dat de auto diep het gebied in wordt getrokken, terwijl de voetganger zich vanaf daar moeilijk kan oriënteren richting de binnenstad, laat staan dat hij het gevoel heeft dat hij al in de binnenstad is. Door hun schaal en ligging is herstructurering van het gebied niet mogelijk zonder deze garages ter discussie te stellen.

### Parkeerregulering

In de Schil-West geldt parkeerregulering met betaald parkeren en vergunningen. Betaald parkeren geldt op werkdagen en op zaterdag tussen 9:00 uur en 22:00 uur. Op zondag geldt betaald parkeren tussen 12:00 uur en 17:00 uur. In de parkeergarages geldt altijd betaald parkeren, met verschillende tarieven op verschillende momenten van de dag. Ten zuiden van de spoorlijn is geen parkeerregulering. Hier kan vrij geparkeerd worden.

### Metingen en waarnemingen

De gemeente Dordrecht voert regelmatig parkeerdrukmetingen uit. Op basis van recente metingen kan een aantal conclusies getrokken worden voor de huidige situatie:

- In de Schil-West zijn voldoende parkeerplaatsen. Op sectorniveau zijn er nergens tekorten, ook niet als uitgegaan wordt van maximaal 85-90% bezetting;
- Bewoners parkeren vooral op straat en maken minder gebruik van beide parkeergarages;



Spuiweg met een smalle stoep en vrijliggend fietspad



Papeterspad/Hellingen doorbraak heeft een profiel breedte en inrichting die niet bijdraagt aan de kwaliteit op straat



Spuiboulevard als brede verkeersader die Schil-West van de binnenstad scheidt



- Voor bezoekers en werknemers geldt juist het omgekeerde. Deze groepen parkeren meer in de garages en minder op straat.

De gemeente wil in de toekomst inzetten op het beter benutten van de bestaande parkeercapaciteit van de straat, parkeergarages, publiek en privaat, om te komen tot een zo optimaal mogelijk dubbelgebruik van de beschikbare parkeerplaatsen. Voor bestaande functies in de Schil-West wordt voorgesteld om vooralsnog niets te veranderen aan de parkeernormen.

#### AUTONOME ONTWIKKELING

Bij de actualisatie van de parkeerbehoefte is een doorrekening gemaakt voor 2030. Hierbij is rekening gehouden met de autonome ontwikkelingen en landelijke tendensen. Met andere woorden: hoe kan de parkeersituatie er in 2030 uit zien als beleidsmatig geen nieuwe aanpassingen worden doorgevoerd. Het parkeeraanbod is in 2030 bij autonome ontwikkelingen (zonder de gebiedsontwikkeling Spuiboulevard) naar verwachting op orde.

Er is in de bestaande garages geen ruimte voor een aanvullende parkeervraag. Nieuw of aanvullend programma zal haar parkeerbehoefte zelf moeten dragen of er zal gezocht moeten worden naar een nieuw alternatief. Wanneer nieuw programma zelf zou moeten voorzien in de eigen parkeerbehoefte en dat op een kwalitatieve manier moet worden ondervangen leidt dat tot een tweetal effecten:

1. Er wordt meer verkeer diep het gebied in getrokken tot op de plek van de nieuwe ontwikkeling.
2. Nieuwbouw projecten worden financieel risicovoller door de hoge kosten van de parkeeroplossing.



huidige locaties publieke parkeergarages incl aantallen



Spuihaven garage met een dominante parkeergevel



dominante parkeergevel Veemarkt garage

### TOEKOMST VAN MOBILITEIT

Er is met name in de goed door OV ontsloten steden een verandering zichtbaar in het mobiliteitsgebruik. Het autobezit neemt af in binnensteden en met name onder de doelgroep onder de 40 jaar. Intensivering van de steden, dat wil zeggen meer voorzieningen in de nabijheid, goede OV-bereikbaarheid en de inzet op het stimuleren van het gebruik van de fiets een verandering in gedrag hebben geleid waardoor er steeds meer jongeren niet afhankelijk zijn van een auto. Op steeds meer plekken staan daardoor parkeergarages van woningbouw projecten deels leeg. Nieuwe ontwikkelingen worden steeds meer ingericht op een lagere parkeernorm en parkeergarages worden voorzien van deelauto's in plaats van ruimte voor eigen auto's.

### OPGAVE

Vanuit de behoefte om ruimtelijke kwaliteit sprong te maken in het gebied, verkeersdruk in het gebied te verminderen, herontwikkeling te vereenvoudigen, de binnenstad bereikbaarheid een impuls te geven en een oplossing te hebben die klaar is voor de innovaties van morgen is er behoefte om een nieuwe parkeeroplossing te onderzoeken.

Deze opgave valt uiteen in 4 delen:

1. Noodzaak auto beperken: zorgen voor een gebied met alle voorzieningen in de nabijheid en goede bereikbaarheid per OV;
2. Gebied inrichten voor voetganger en fietser: Een gebied en stad creëren waar je gemakkelijk te fiets en te voet door heen kan. Wellicht zelfs het bemoeilijken van de auto, waardoor fiets of voet je sneller op de bestemming brengt;
3. Bijstellen van parkeernorm en parkeerbeleid in gebied en omgeving effectueren. Een lagere norm voor de lagere behoefte laten opgaan met een parkeerbeleid, waardoor foutparkeerders kunnen worden geweerd;
4. Onderzoek naar de optimale parkeeroplossing van een centraal of decentraal parkeeroplossing per project.

## 2.5. GROEI AMBITIE DORDRECHT

Er is behoefte aan meer (binnenstedelijke) woningbouwlocaties. Huishoudens verlaten Dordrecht omdat ze geen geschikte woningen kunnen vinden. Tevens ligt er een groeiambitie vanuit de zowel de regio Drechtsteden als de gemeente Dordrecht om meer woningen in de Drechtsteden en Dordrecht toe te voegen. In het coalitieakkoord van 2018 heeft het college ingezet op de snelle en gefocuste ontwikkeling van de 4.000 woningen aan harde plancapaciteit en tevens voor 6.000 woningen plancapaciteit binnenstedelijk te creëren. Het accent bij de nieuwbouw ligt op het hogere segment, terwijl de andere segmenten niet worden vergeten.

De Schil-West is vanuit woonperspectief een toplocatie (ligging tussen historische binnenstad en NS station en de nabijheid van de snelweg).

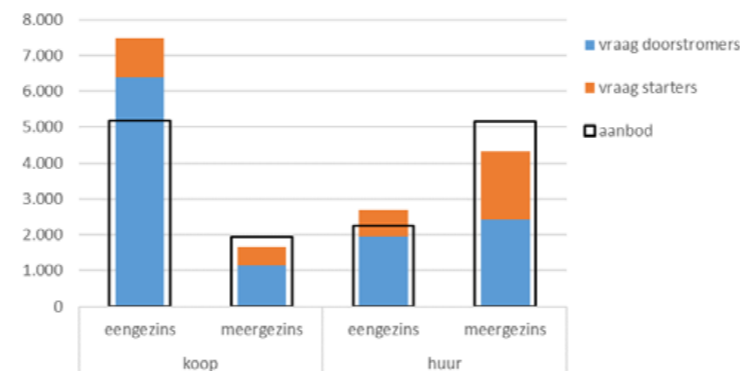
Vanuit dat oogpunt geldt: 'hoe meer, hoe beter'. Maar dit gaat alleen op, als de juiste kwaliteit wordt toegevoegd in zowel woonprogramma als in openbare ruimte. En kwaliteiten die nu nog ontbreken in het woningaanbod en onderscheidend zijn ten opzichte van andere woonlocaties in Dordrecht worden toegevoegd.

Het lokale én regionale woonbeleid is gericht op het vergroten van de diversiteit in het woningaanbod en verbeteren van het woonklimaat van Dordrecht (en de Drechtsteden). Een van de belangrijkste doelstellingen betreft het toevoegen van kwalitatief hoogwaardige woningtypen waar nu nog een tekort aan is, waardoor we zien dat met name inwoners met een hoger inkomen moeilijk hun woonwens in deze stad kunnen vervullen. In alle segmenten koopwoningen (vanaf marktwaarde €177.000) is meer vraag dan aanbod en is er daarom aanleiding om meer nieuwbouw toe te voegen. Dit geldt met name voor eengezinswoningen (grondgebonden woningen).

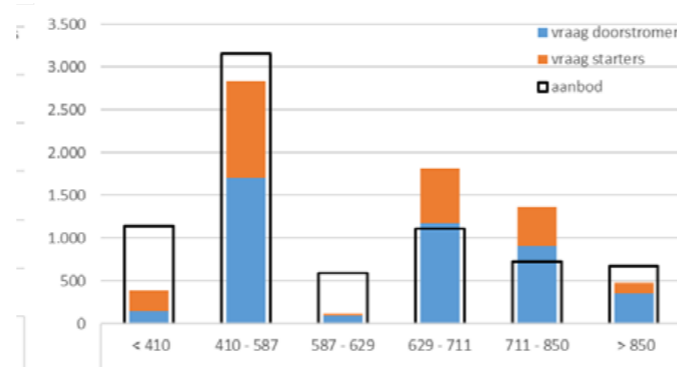


veel straatparkeren in de wijk zelf (Geldelozepad)

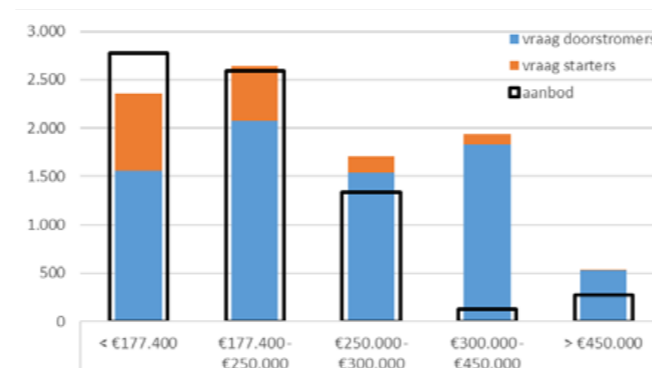
In Dordrecht zijn veel locaties geschikt om te voorzien in de vraag naar het segment woningen tot € 300.000 (€). Het woningbouwprogramma voorziet hier ook in. Er is echter maar een beperkt aantal locaties dat voldoende kwaliteit heeft om ook de benodigde woningen in de prijssegmenten €300.000 – 450.000 (€€) en > €450.000 (€€€) te voorzien. In deze twee segmenten is te weinig aanbod, vooral als het gaat om ruime eengezins-/stadswoningen (meer dan 100m<sup>2</sup>). En dat terwijl in recent woningmarktbehoefte-onderzoek van RIGO wederom wordt bevestigd dat het verschil tussen vraag en aanbod het grootst is bij koop- eengezinswoningen, woningen van meer dan 100m<sup>2</sup> en in de prijssegmenten €€ en €€€ (zie naastgelegen figuren). Het is dan ook belangrijk om ervoor te zorgen dat de locaties die genoeg kwaliteit hebben om deze duurdere en kwalitatief hoogwaardige woningen te realiseren, daar ook daadwerkelijk voor worden benut. Dit geldt zeker voor de locaties waar woningen in het hoogste segment (€€€) kunnen worden gerealiseerd. Hiervan zijn er vanuit het woonbeleid 700 gewenst de komende 10 jaar, het tekort is momenteel circa 1.000. Dit streefaantal kan verspreid door de stad in kleine aantallen (samen circa 230 woningen) worden gerealiseerd. Op slechts drie locaties kunnen er nu in grotere hoeveelheden (vanaf circa 50) woningen in dit topsegment worden toegevoegd. Hiervan is Stadswerven met 200 woningen de belangrijkste (de andere twee zijn de Schoollocatie Noordendijk met 50 woningen en Wilgenwende met 129 woningen). Onderzocht wordt hoeveel woningen in de categorie (€€€) op de Spuiboulevard gerealiseerd kunnen worden. De Spuiboulevard en omgeving heeft zeker genoeg kwaliteit om deze duurdere segmenten te bedienen. Vanuit het woonbeleid zou de wens dan ook zijn om deze locatievoordelen te benutten door hier in te zetten op de hogere segmenten, waarbij zowel appartementen als eengezinswoningen wenselijk zijn.



vraag versus aanbod per categorie koop-huur en type woning eengezins- en meergezinswoningen



vraag versus aanbod per prijscategorie huur



vraag versus aanbod per prijscategorie koop (Bron: Woningmarkt simulatie 2016, Rigo)



werken en wonen



beleving en kwaliteit die er stedelijk uit ziet en past bij Dordrecht



*relatie tussen verschillende projecten in verschillende deelgebieden; blauw: Maasterras; geel: Schil-West, rood: Spoorzone*

## 2.6. SCHIL-WEST STRATEGISCHE KANTOREN LOCATIE

### LEEGSTAND

De aanleiding voor de herontwikkeling van de Spuiboulevard wordt gevormd door de leegstand van een groot deel van de kantoren (circa 36%). De ontwikkelvisie signaleert toenemende leegstand en kantoorpanden die voorbij hun economische levensduur zijn. Het kantooraanbod wat er is, is eenzijdig en niet zeer toekomstbestendig. Daarmee is structurele leegstand voorzien.

Er ontstaat vraag naar nieuwe moderne kantoorruimte, maar in een veel kleiner arsenaal dan het huidige beschikbare vierkante meters. En het nieuwe aanbod aan kantoorprogramma dient toekomstbestendig te zijn en flexibel in gebruik.

De leegstand van kantoren in de Schil-West gaat ten koste van de beleving en vastgoedwaarde van het gebied.

### STRATEGISCH BELANG

De kantoorlocaties rondom het station zijn gezien de goede multi-modale bereikbaarheid van strategisch belang voor de stad. Door hun ligging kunnen ze een regionale of zelfs nationale markt bedienen. Er zijn in Dordrecht geen andere locaties waar deze multimodale bereikbaarheid gegarandeerd is. De nieuwe kantorenvraag lijkt zich met name te concentreren op locaties die een OV-bereikbaarheid kennen en gelegen zijn in stedelijke gebieden met een hoge voorzieningen dichtheid.

Het spoor door Dordrecht kent een hoog groepsrisico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over dit spoor. Als gevolg hiervan is verdichting door middel van woningbouw maar in beperkte mate mogelijk. De bouw van kantoren draagt in mindere mate bij aan de hoogte van het groepsrisico.

Het is dus ook van strategisch belang om deze zone met name te benutten voor kantoren en niet voor woningbouw.

### OPGAVE

Er is een overmaat van verouderde kantoorvoorraad. Tegelijkertijd is deze locatie voor de regionale kantorenmarkt van strategisch belang. Er is ca. 40% structureel overschot. In 2023 moeten alle kantoren energielabel C hebben, dat vraagt een vernieuwingsoperatie die met veel investeringen gemoeid gaat. Vrijwel het gehele kantooraanbod is daar nog niet klaar voor, ook het kantooraanbod wat nog bezet is. Het belangrijkste voorbeeld daarvan is het stadskantoor. Het is daarom zaak om ontwikkelruimte voor nieuwe of her te ontwikkelen kantoren rondom het station te creëren ten koste van m<sup>2</sup> verouderde kantoren op grotere afstand van het station (zoals het huidige stadskantoor).

## 2.7. STADSKANTOOR VERHUIZING

De gemeente Dordrecht heeft besloten om haar huisvesting te vernieuwen. Het bestaande stadskantoor is verouderd en een structurele renovatie is onvermijdelijk om aan de huidige en toekomstige eisen te voldoen. In 2023 mag de huisvesting in haar huidige staat niet meer worden gebruikt, omdat deze niet voldoet aan de centrale eis dat kantoorgebouwen tenminste energielabel C halen. Met een grootschalige renovatie kan er wel aan deze eis worden voldaan, maar niet aan de ambities van de gemeente.

Daarbij is er bij het besluit tevens de wens benoemd te onderzoeken of het mogelijk was een aantal maatschappelijke voorzieningen, alsmede de centrale kantoren van Drechtsteden, te centraliseren. Die wensen, gecombineerd met de waarschijnlijk zeer ingrijpende renovatie, waarbij renovatie tijdens gebruik onmogelijk is, hebben er toe geleid dat nieuwbouw ook overwogen dient te worden.

In 2016, na het besluit over de ontwikkelvisie, deed de kans zich voor om de gebouwen, grote driehoek en belastingkantoor (Spuiboulevard 180 en 220) te verwerven. Uit strategisch oogpunt, ruimte behoefte voor een nieuw stadskantoor en invloed op de toekomstige ontwikkeling van het gebied zijn deze verworven. Daarmee is er de kans ontstaan om een nieuw stadskantoor te realiseren, terwijl het oude nog in gebruik is.

Voor het nieuwe stadskantoor is een richtinggevend programma meegegeven van 25.000-35.000 m<sup>2</sup>. Deze ruime bandbreedte heeft te maken met het aanvullend programma dat al dan niet verhuist naar een nieuw stadskantoor.

### OPGAVE

Deze gebiedsvisie Spuiboulevard geeft een visie en raamwerk voor de toekomstige ontwikkeling van de Schil West. Zowel het voormalig stadskantoor als de mogelijke zoeklocatie ter plaatse van Spuiboulevard 180-220 vallen binnen dit gebied. De gebiedsvisie moet een raamwerk geven voor een nieuw te bouwen stadskantoor ter plaatse van Spuiboulevard 180-220.

Met verplaatsing van het stadskantoor heeft de gemeente ook een essentiële katalysator voor de gebiedsontwikkeling in handen. Wat zijn de toekomstige ontwikkel mogelijkheden van bestaande stadskantoor locatie en eventueel aanvullend de Spuihaven garage.

## 2.8. LOPENDE PROJECTEN

In het gebied zijn reeds meerdere eigenaren actief met de herontwikkeling van hun locaties. Kaders voor deze lopende projecten, die passen bij de doelstellingen van dit gebied zijn, er nog niet. De initiatieven hebben verschillende status; uiteenlopend van oriëntatie tot bouwaanvraag. Afhankelijk van de ingreep; transformatie of sloop-nieuwbouw, is binnen het huidig beleid sturing beperkt.

Binnen de huidige bestemmingsplannen kunnen eigenaren leegstaande kantoorgebouwen transformeren naar woningbouw zonder tussenkomst van de gemeente. Om de ambities waar te maken voor de Spuiboulevard moet de gemeente in staat zijn regie te voeren.

## 2.9. KERMIS

De kermis is in de huidige situatie gelegen op de Spuiboulevard. De omvang van de kermis is momenteel passend doordat de gebouwen van het huidige stadkantoor en kantoorgebouw aan de Hellingen met hun rooilijn terug liggen. Mogelijk aanpassingen in de rooilijn, om ontwikkelruimte te creëren én om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren, leveren beperkingen voor de kermis op deze locatie. Alternatieve locaties dienen onderzocht te worden.



*sfeerbeeld huidige kermis op de Spuiboulevard*

## 2.10. RISICO'S SPOOR

Voor de stad is de ontwikkeling van het groepsrisico relevant. Dit wordt bepaald door een combinatie van de hoeveelheid gevaarlijke stoffen die de stad passeert en de aanwezigheid van mensen in de omgeving van het spoor. Het te transformeren gebied ligt geheel binnen het effectgebied van een de relevante incidentscenario's als gevolg van een ongeval op het spoortracé Dordrecht Lage Zwaluwe. Daarom is, ter beoordeling van het de risico's als gevolg van de beoogde herontwikkeling Spuiboulevard en omstreken, door adviesbureau Arcadis een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd. Hierin is met name gekeken naar de effecten van de beoogde herontwikkeling op de hoogte van het groepsrisico. Hierbij wordt een vergelijk gemaakt tussen de huidige situatie en de situatie na planontwikkeling.

In de veiligheidsanalyse zijn, naast de in de in deze gebiedsvisie opgenomen herontwikkelingen in het gebied tussen de Singel en de Spuiboulevard, ook de beoogde transformaties van kantoren naar woningen aan de Burgemeester de Raadsingel en Korte Parallelweg opgenomen. Omdat alle ontwikkelingen rondom het spoor invloed hebben op het groepsrisico is, op basis van een fictief programma, gekeken naar de invloed die de ontwikkeling van Maasterras heeft op de risico's in het plangebied Spuiboulevard

De resultaten van het onderzoek zijn als volgt samen te vatten:

- In de huidige situatie is er, op het tracé Spoorbrug – Dordrecht aansluiting Geldermalsen, sprake van een overschrijding van het groepsrisico met een factor 2.8.
- Door realisatie Gebiedsvisie Spuiboulevard EO en Maasterras is er sprake van een overschrijding van het groepsrisico met een factor 4.1.

De stijging van het groepsrisico wordt met name veroorzaakt door de ontwikkelingen aan de Burgemeester de Raadsingel en de Stationsweg. De beoogde ontwikkelingen in het gebied tussen de Singel en de Spuiboulevard hebben daar in tegen een verwaarloosbaar effect op de hoogte van het groepsrisico.

### CONCLUSIE

De in de gebiedsvisie beoogde herontwikkeling van de Spuiboulevard en omgeving leidt tot een stijging van het groesrisico in het gebied tussen de Spoorbrug en de spooraansluiting zuid (Geldermalsen). In de structuurvisie Dordrecht 2040 is aangegeven dat een overschrijding van de orientatiewaarde, in het centrumgebied met een factor 4 acceptabel is. Met de reductie van het programma voor het perceel Burgemeester de Raadsingel 95 kan de stijging zodanig worden beperkt dat we kunnen blijven voldoen aan de in de structuurvisie aangegeven randvoorwaarden voor externe veiligheid

### AANBEVELINGEN

Gezien de hoogte van het groepsrisico zal bij de verdere uitwerking van de deelplannen langs het spoor aandacht moeten worden besteed aan veiligheidsmaatregelen op gebouwniveau zoals aangepaste beglazing, mechanische ventilatie, vluchtwegen en gebouwindeling.

## 2.11. OPGAVEN VANUIT DE CONTEXT

- Historische ruimtelijke structuur bood een helder stedenbouwkundig raamwerk;
- Deze structuur bestond uit concentrische ringen en radialen (voornamelijk hoofdassen) met daartussen hoven;
- Zichtlijnen op de Grote Kerk zorgen vanuit het zuiden voor oriëntatie en dienen gehandhaafd te blijven
- De structuur van bajonetten is typisch voor de ruimtelijke structuur van routes in Dordrecht.
- De vele verschillende hoven zijn een kenmerkend element van de Schil West
- Stadssaneringen uit de jaren '60 hebben zowel qua bebouwing als verkeersstructuur een barrière opgeworpen tussen de Schil-West en de binnenstad. Dit is ten koste gegaan van de woonkwaliteit;
- Verkeersdoorbraken en veranderingen in de profielen zijn ten koste gegaan van de voetgangersbeleving en doorwaadbaarheid van het gebied.
- Het verkeer op de Spuiboulevard heeft een te grote impact om een kwalitatieve ruimte te maken;
- De verkeersdoorbraak Spuiweg en Hellingen/Papeterspad zorgt voor laagwaardige straten waar het niet fijn is om te zijn;
- De verkeerskundige structuur van de stad kan de autonome ontwikkeling nog maar net opvangen. Intensivering van de stad en de ontwikkeling van het Spuiboulevardgebied kan niet zonder ingrepen in de bestaande verkeersstructuur.
- Om de verblijfskwaliteit, woonkwaliteit en beeldkwaliteit in de Schil te kunnen vergroten is het nodig om de verkeersstructuur aan te passen.
- Bestaande bovengrondse garages detoneren het gebied en is geen ideale oplossing voor de binnenstadsbezoeker. Tegelijkertijd voorziet zij wel in een duidelijke parkeerbehoefte;
- Er is binnen de huidige capaciteit ruimte voor een beperkte autonome ontwikkeling, aanvullend programma zal zijn eigen parkeerbehoefte moeten oplossen.
- Parkeren en mobiliteit zijn hevig in ontwikkeling en kunnen zorgen voor een veel lagere behoefte aan parkeerplaatsen.
- Schil-West is vanuit woonperspectief een toplocatie door haar ligging tussen de historische binnenstad en het NS station en de nabijheid van de snelweg;
- Binnen de stedelijke intensiveringsagenda is de Schil-West het meest aantrekkelijk voor de "Nieuwe kenniswerker", een doelgroep met een hoog besteedbaar inkomen.
- Alhoewel er veel kantoren leeg staan, blijft de Schil-West, met name rondom het station, een strategische kantorenlocatie voor de Drechtsteden;
- Het stadskantoor zal gaan verhuizen en kan deze verhuizing een impuls voor het gebied zijn, zowel op de nieuwe locatie als door herontwikkeling van de vrijgekomen locatie.
- Verplaatsing van de kermis naar buiten het gebied dient onderzocht te worden om ontwikkelruimte te creëren en de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren;
- De risico contour van het spoor legt beperkingen op voor de programmering van de zone rondom het spoor.



**SPUISAFARI**  
Spuiboulevard





# 3. DE STAD AAN HET WOORD

## 3.1. SPUISAFARI

Om te horen hoe de stad denkt over de herontwikkeling van het gebied Spuiboulevard is op 31 januari 2018 de Spui Safari georganiseerd. Een 12 uur durende ontdekkingsstocht naar goede ideeën en mogelijke toekomstige functies in het gebied. Een gemixt gezelschap van 103 bewoners, ondernemers, experts studenten, raadsleden en ambtenaren ging onder leiding van enthousiaste teamcaptains in 10 teams aan de slag.

Na een korte presentatie van de drie ontwikkelde scenario's van de gemeente (zie bijlage I) kwam meer inzicht in de uitdagingen en kansen die liggen in de het project en gingen de teams op safari in de wijk.

Wat zijn ze tegengekomen, wat willen ze behouden? Welke plekken moeten volgens hen opgeruimd worden, welke gebouwen kunnen weg en welke gebouwen kunnen worden getransformeerd tot iets nieuws? En de grote vraag wat missen ze en moet er worden toegevoegd? Er is speciale aandacht gevraagd voor de functies die de deelnemers terug willen zien in het stadskantoor.

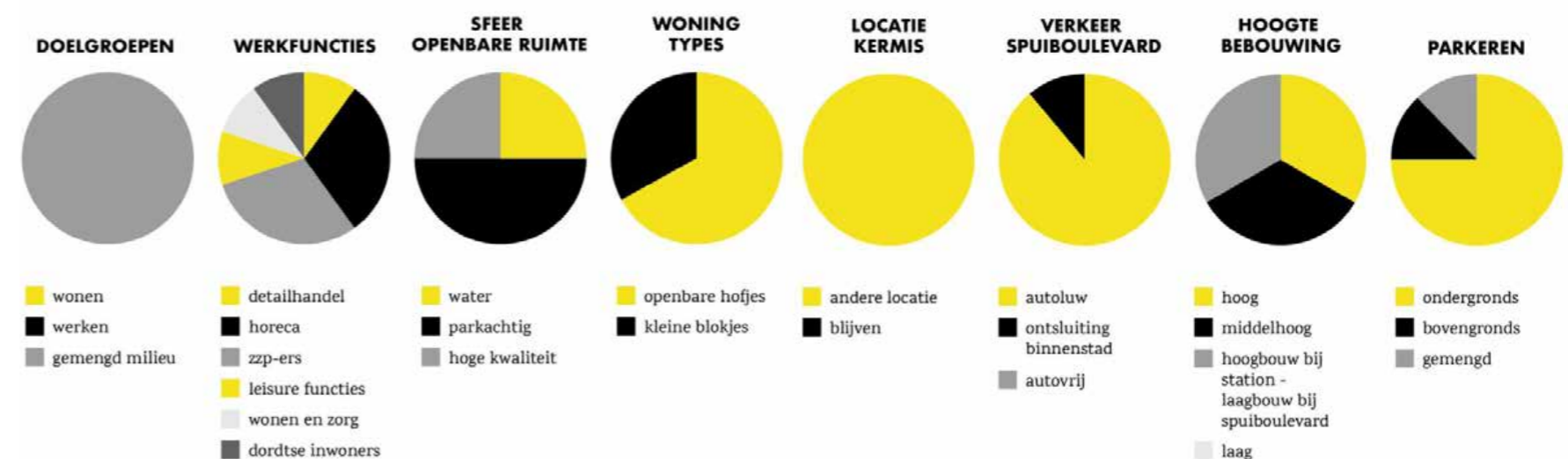
De teams hebben een plan gemaakt voor het gebied. Ook maakten de teams een hun eigen scenario verbeeld in een moodboard; een visualisatie van hun plan met sfeerbeelden, eigen fotomateriaal, interessante quotes en belangrijke kernbegrippen. Na de ontwikkeling van het plan en het maken van een toekomstbeeld zijn de ideeën getoetst op haalbaarheid. Elk team ging aan de slag met drie van de negen opgaven voor de stad (elke opgave is meerdere keren uitgewerkt).

's Avonds gingen de teams met bezoekers in gesprek over de plannen en ideeën. Iedereen kreeg 3 groene stickers (goed idee), een gele sticker (top idee) en een rode sticker (minder goed idee). Op deze manier werd duidelijk waar de kansen liggen en wat de wensen zijn van het Dordtse publiek.

De volgende punten vonden alle teams een goed idee:

- Spuiboulevard minder verkeer (autoluw);
- Parkeren liefst ondergronds;
- Stadskantoor met veel nieuwe functies (bibliotheek, café, sportcentrum);
- Kermis verplaatsen naar andere plek;
- Veel meer groen in het gebied;
- Meer ruimte voor het water.

De opbrengst van de Spui Safari is verwerkt in een website. Via deze link [www.spuiboulevarddordrecht.nl](http://www.spuiboulevarddordrecht.nl) kunt u de website bekijken.



Aanbevelingen (resultaat) Spuisafari van [www.spuiboulevarddordrecht.nl](http://www.spuiboulevarddordrecht.nl)



# DE STAD Stadslab Spuikwartier

## 3.2. STADSLABS

Door Stichting de Stad werd een vervolg gegeven aan de SpuiSafari. Zij hebben samen met stakeholder (bewoners, ondernemers, experts) ontwerpend onderzoek verricht. Tijdens een viertal avonden is aandacht besteed aan de volgende onderwerpen/bouwstenen:

- De relatie met de stad en de parkeeropgave
- Stedelijk weefsel en programma
- Openbare ruimte en duurzaamheid
- Huis van de Stad

Tijdens deze avonden zijn door de gemeente kaders en vraagstukken meegegeven aan de deelnemers. Ook heeft een externe expert op uitnodiging van Stichting de Stad zijn/haar visie op de verschillende onderwerpen meegegeven. Op basis hiervan zijn de deelnemers met de verschillende onderwerpen aan de slag gegaan.

Dit heeft geleid tot bouwstenen die kunnen worden benut door de gemeente in verdere planontwikkeling voor het gebied Spuiboulevard. Tussentijds zijn de resultaten aan de stad gepresenteerd. Ook het eindresultaat is gepresenteerd aan de stad.



pleidooi voor mixed blocks

groene en blauwe verbindingen,  
voorstel t.b.v. klimaatadaptatie in  
de wijk

De belangrijkste nieuwe inzichten vanuit de Stadslabs zijn:

- Het gebied heeft alleen al vanwege haar ligging een enorme potentie - vandaar de voorgestelde nieuwe naam Stationskwartier.
- Door verdichting met wisselende bouwmassa's (conform huidige opbouw) kan het gebied een stedenbouwkundige verbeteringsslag krijgen en tegelijkertijd een deel van de bouwopgave realiseren.
- Daarvoor is het van belang een duidelijk stratenpatroon te introduceren met een hoogwaardige inrichting en een levendig straatbeeld.
- In dat stratenpatroon worden langzaam verkeersroutes opgenomen en groenblauwe structuren geïntroduceerd die o.a. wateroverlast door heftige regenval en hittestress helpen voorkomen.
- De bestaande groene zones worden verbonden en uitgebreid en geschakeld aan een groene Spuiboulevard, waarmee het groenaanbod voor de binnenstad flink wordt opgeschaald. Er kan een groene loper worden aangelegd vanaf het station via het Huis van de Stad naar de binnenstad.
- De auto's zijn tegast maar zomin mogelijk zichtbaar. Collectieve oplossingen als een parkeerfonds kunnen daarbij een goed instrumentarium zijn. De Spuiboulevard kan zodanig worden ingericht dat zowel een verkeersfunctie als een verblijfsfunctie langs de oevers van het Spui ontstaan.
- Veel geld investeren voor openbare parkeervoorzieningen moet zoveel mogelijk worden voorkomen. De wens uit de Spuisafari om een ondergrondse parkeergarage onder de Spuihaven is tijdens de labs geëvolueerd tot een

meer geïntegreerde en pragmatische aanpak.

- Er is behoefte aan een 'Huis van de Stad', een gastvrij pand, met de publieke functies van de gemeente, de Bibliotheek en de VVV. Het moet vooral géén megalomaan gebouw worden, zoals het huidige programma er nu voorstaat, maar een 'eigentijds monument' passend bij de wijk en de Dordtse schaal. Het DNA van Dordrecht moet erin tot uiting worden gebracht.
- Het Huis van de Stad is een belangrijk onderdeel van de stedenbouwkundige impuls.
- Overwogen kan worden om de rooilijnen aan de Spuiboulevard los te laten en de huidige lineaire structuur op te delen in meerdere sferen.
- Er moet maximaal worden ingezet op duurzaamheid en klimaatadaptatie, als voorbeeldfunctie voor een ieder. Maak deze duurzaamheidsdoelstellingen concreet, deel en borg deze.
- Start een Plintenfonds: een mogelijkheid om collectief het straatbeeld levendig te maken en te houden.
- De gemeente moet een masterplan maken (een lange termijnvisie) voor het gehele gebied. De regie op het gebied moet worden hernomen. Dit kan o.a. middels het nemen van een voorbereidingsbesluit, maar ook door z.s.m. in gesprek te gaan met eigenaren/ontwikkelaars met eigendommen in het gebied.
- Schrijf een prijsvraag uit voor het ontwerp/de ontwikkeling van het Huis van de Stad.
- Nader onderzoek is nodig naar de beleving en sferen van de Spuiboulevard. Diverse scenario's zijn mogelijk: is het een doorgaande ruimte of zijn er meerdere ruimtes te onderscheiden die elk een eigen inrichting vragen.



# 4. VISIE

## 4.1. INLEIDING

Om onze ambitie waar te maken en antwoord te kunnen geven op de reeds besproken gebiedsopgaven is er een integrale gebiedsvisie opgesteld. De integrale visie legt een ruimtelijk raamwerk vast voor het toekomstbeeld van de Schil-West. Het beschrijft uitgangspunten die voordelig zijn om een opwaartse 'shift' mogelijk te maken. Een 'shift' naar een nieuw binnenstedelijk gebied met een sterk geïntensiveerd en hoogwaardig woonprogramma.

Het ruimtelijk raamwerk is kaderstellend voor nieuwe bouwactiviteiten in het gebied en beschrijft daarmee tegelijkertijd projecten of aanpassingen die voordelig zijn om die bouwactiviteiten te laten plaatsvinden.

- Hoofdontsluiting auto
- Hoogwaardige loper station - binnenstad
- Spuiboulevard: Autoluwe groene promenade
- Singel: kwalitatieve woonstraat en interne gebiedsontsluiting
- Groene radialen met nadruk op langzaam verkeer richting binnenstad
- Kleinschalige woonstraten
- Informele routes, positie n.t.b.
- Zichtlijn/vlak naar Grote Kerk
- ✳ Alzijdig object
- Rooilijn
- Rooilijn naar voren schuiven
- Rooilijn, indicatief
- Kansrijke hoven, maat en sfeer n.t.b.
- ☀ Markant plein om relatie met de binnenstad te markeren
- Verruiming Spuihaven
- Ⓟ Parkeren
- Ⓟ Zoekgebied nieuw parkeren
- ⌒ Concentratie gemengd, stedelijk programma in nabijheid van station (500m)
- Zoekgebied voor verdichting hoogwaardig woonmilieu
- Locatie nieuw stadskantoor

< visiekaart Schil-West

Achtereen volgens beschrijft de visie de volgende onderwerpen:

**Woonmilieu;** welk woonmilieu wordt hier nagestreefd, welke kwaliteitsbeleving past daarbij, wat is de maximale mogelijke woningprogrammering van het gebied, waar zien wij nieuwe openbare ruimtes om het gebied om te vormen van werk en parkeergebied naar woongebied.

**Schaal en maat:** hoe zorgen we ervoor dat een intensivering van het gebied goed samengaat met de bestaande bebouwing en dat nieuwe bebouwing bijdraagt aan de kwaliteit van de openbare ruimte.

**Verkeerssysteem:** Aanpassing van het verkeerssysteem in de Schil-West is voordelig voor de opwaardering van zowel de openbare ruimte als de bebouwing.

**Parkeren:** Wat is de toekomst van de bestaande parkeergebouwen en welke verwachtingen hebben van de invullingen van de nieuwe parkeer opgaven door ontwikkelaars.

**Openbare ruimte:** Welke visie hebben we voor de verschillende openbare ruimtes die door verandering in verkeer, intensivering van bebouwing en activiteiten een ander gebruik en inrichting kunnen krijgen.

**Ruimtelijke kaders voor mogelijk herontwikkelingslocatie stadskantoor**

Binnen het gebied ligt een van de mogelijke locaties voor het nieuwe stadskantoor. Voor de herontwikkeling van deze plot zijn kaders opgesteld.

**Duurzaamheid:** welke duurzaamheidsprincipes leggen we op voor het gehele gebied en nieuwe ontwikkelingen.

## 8 PRINCIPES VAN DE NIEUWE SCHIL-WEST

### 1. Doormiddel van hoven typologie inzetten op verdichting van de Schil-West.

Verdichting Schil-West met ca. 700 woningen met de nadruk op het middeldure en dure segment (20-50-30%) met een groot aandeel grondgebonden woningen (ca. 30%).

### 2. Programmatische mix afgestemd op nabijheid station

Binnen 500 m van het station ligt de nadruk op een gemixt milieu waarbij werken, wonen en voorzieningen hand in hand gaan. Verder van het station ligt de nadruk op wonen met buurt ondersteunende voorzieningen.

### 3. Schaal en maat afgestemd op programmering en omgeving

Nieuwbouw moet goed worden afgestemd op de kwetsbare 19e eeuwse Schil, tegelijkertijd moet er nabij het station en daar waar reeds grootschalige bebouwing is de ruimte zijn om verticaal te mixen (wonen, boven werken) en daarmee activiteit te intensiveren.

### 4. De Spuiboulevard ontlasten van verkeer

Om de Spuiboulevard te benutten als binnenstedelijke verblijfsplek dient de verkeersintensiteit af te nemen. Een nieuw verkeerssysteem moet dat faciliteren.

### 5. Parkeren geconcentreerd en strategische opgelost.

Centrale parkeervoorzieningen voor bewoners en bezoekers op een strategische ligging (beperking verkeersoverlast en sterk bronpunt voor de binnenstad).

### 6. Opwaarderen Spuiboulevard tot groen stedelijke verblijfsplek

De Spuiboulevard als nieuwe verblijfs- en ontmoetingsplek in de stad.

### 7. Meer ruimte voor verblijven en langzaam verkeer in straten en hoven

### 8. Duurzame en toekomstbestendige gebiedsontwikkeling

## 4.2. NIEUW INTENSIEF STEDELIJK WOONMILIEU

Uit het onderzoek van de drie scenario's en de input vanuit de stad is gekomen tot een woonmilieu waarbij wordt ingezet op:

- Maximalisering van grondgebonden woningen in hoge dichtheden;
- Wonen rondom hoven;
- Informele routes door en tussen de woongebouwen.

Wonen rondom een hof is een woonmilieu wat vanuit de historie bij de Schil-West pas én past het wonen in hoge dichtheden. De diversiteit aan type hoven die er in de wijk zijn en waren zorgen voor een grotere variatie en inspiratie voor toekomstige ontwikkelingen. Aandacht voor groen speelt een rol bij de inrichting van de diverse hoven.

De nieuwe ontwikkellocaties zullen met name omsloten collectieve of openbare hoven in de ontwikkeling op zich nemen, gekoppeld aan het informele circuit van de stad. Er worden in de visie twee bijzondere openbare hoven geïntroduceerd:

### 1. Spuihof

T.p.v. de hoogbouw van het huidige stadskantoor komt een open groen ruimte aan de Spuiboulevard, familiair aan de typologie van het Rozenhof. Deze ruimte onderbreekt de wandvorming van de Spuiboulevard en opent de binnenwereld naar de Spuihaven. Het hof wordt aan drie zijden omsloten door bebouwing met voorkanten, in het hof is plek voor een bijzonder accent.

### 2. Stadhuisplein

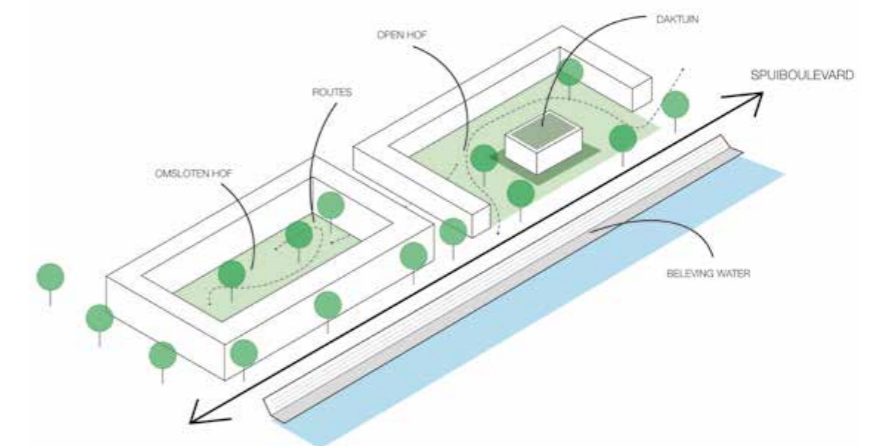
Op de plek waar Achterom en Spuiboulevard elkaar ontmoeten is de plek waar het nieuwe stadskantoor, binnenstad en Schil-West samenkomen. Het fungeert als een ruimtelijke schakel. Een plein gelegen aan de Spuihaven en waar oud en nieuw samenkomen. Aan dit plein manifesteert het nieuwe stadskantoor zich vol trots en met een open en toegankelijke uitstraling.

### SCHAAL EN MAAT

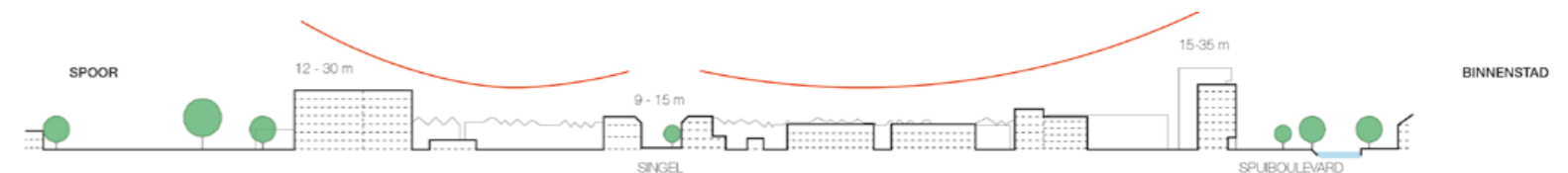
Aansluiting in schaal en maat tussen bestaand en nieuw is essentieel. De Schil-West is een wijk waarin de woongebouwen overwegend laagbouw zijn, maar waar ook enkele hogere gebouwen zijn gerealiseerd. Tevens is een deel van de Schil-West beschermd stadsgezicht. Daarom is het belangrijk dat nieuwe ontwikkelingen in maat en schaal op een respectvolle manier omgaan met haar omgeving.

De visie signaleert een duidelijk verschil tussen het gebied ten weste van de Spuiweg en ten oosten. Dat onderscheid vertaalt zich ook in maat en schaal. Het gebied ten westen van de Spuiweg sluit qua schaal en maat aan op die van de binnenstad en de historische bebouwing in de Schil-West. Zo ontstaat een goede ruimtelijke aansluiting. Het gebied ten oosten van de Spuiweg bestaat al uit gebouwen van verschillende schaal en maat. Nieuwe ontwikkelingen gaan mee in die variatie. In dit gebied is meer vrijheid qua hoogte en korrelmaat, zolang dat past binnen de principes van de randvoorwaarden kaarten.

Hoogteaccenten zijn in beide deelgebieden in mate mogelijk, zolang ze de gunstige gepositioneerd zijn t.o.v. de openbare ruimte en omliggende bebouwing, slank zijn en niet direct aan de Spuiboulevard liggen maar in de tweede lijie. Tevens mogen ze ook de zichtlijnen vanaf de Krispijnseweg en de Erasmuslaan naar de kerktoren niet blokkeren.



principe groene blokken in woonmilieu



principe doorsnede huidige situatie / gebied ten oosten van de Spuiweg



principe doorsnede toekomstige situatie voor gebied ten westen van de Spuiweg



sfeerreferenties woonmilieu

### 4.3. GEMIXT STEDELIJK PROGRAMMA

Het streven is om van de Schil-West een levendig stedelijk woonmilieu te maken. De levendigheid ontstaat vanuit een mix van wonen, werken, recreëren. De mix die daarbij gezocht wordt is met name ondersteunend aan de buurt. Denk daarbij aan buurtcafés, buurtwinkels, kleinschalige zorg en werken aan huis. Daar tegenover staat de rust en kwaliteit van hoven om in een verdichte situatie toch te voldoen aan vereiste die gezocht worden vanuit oa. Gezinnen; veilige speelplekken, rust en privacy, sociale cohesie. Samen leidt het tot een dynamisch woonmilieu waar de nieuwe kenniswerker naar op zoek is.

Er wordt in de Schil-West gemikt op een woonmilieu met de nadruk op het midden en hogere segment. Een doelgroep die afkomt op dit gebied vanwege de hoge woonkwaliteit, de nabijheid van de binnenstad en de goede bereikbaarheid met name met het openbaar vervoer.

Het streven naar midden en hoger segment resulteert in een segmentering in de verhouding 20-45-35 (goedkoop, middelduur, duur). Waarbij het woonmilieu veel kans biedt om grondgebonden stadswoningen toe te voegen om die hogere segmenten te bedienen en is er voldoende ruimte om in gestapelde bouw de benodigde dichtheden te halen.

	Goedkoop	Middelduur	Duur	Totaal
Lopende initiatieven	109	165	0	274
Overige projecten in Schil-West	75	300	150	525
<b>Totaal</b>	<b>184</b>	<b>465</b>	<b>150</b>	<b>799</b>

te realiseren woning aantallen

#### STRATEGISCHE KANTOOR LOCATIE

De goede bereikbaarheid van het gebied maakt het ook een strategische kantoorlocatie voor Dordrecht en omgeving. De visie biedt daarom in een straal van 500 m rondom het station ook ruimte om de daar bestaande kantoren voorraad in stand te houden door hergebruik of nieuwe ontwikkeling.

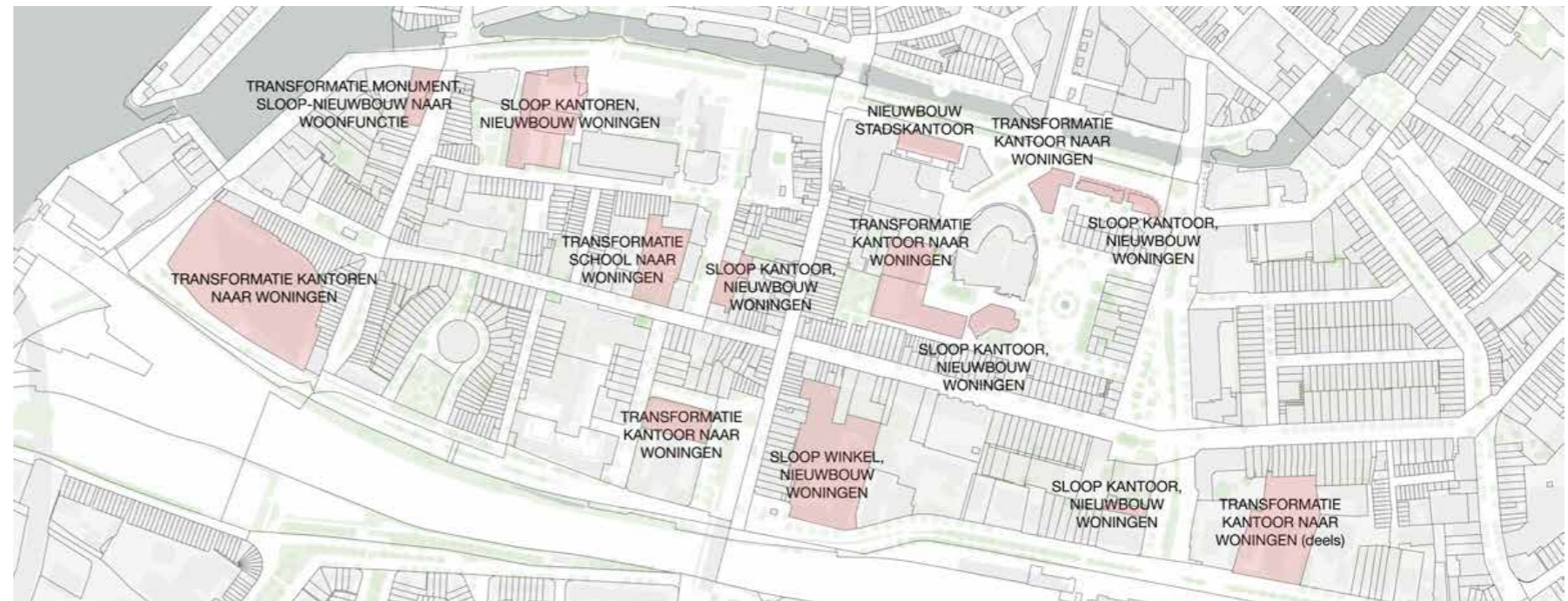
Bedrijven zijn heden ten dage ook op zoek naar gemixte stedelijke gebieden. Bovendien is het voor het gebied rondom het station voorwaardelijk dat er een 16-uurs levendigheid is tussen station en binnenstad. Hiertoe dienen er veel levendige plinten te zijn met stedelijke voorzieningen.

Woonprogramma blijft in dit gebied ook mogelijk maar de nadruk verschuift meer naar gestapeld wonen.

#### BESTAANDE INITIATIEVEN EN NIEUWE PROJECTEN DRAGEN BIJ AAN KWANTITATIEVE DOELSTELLING

De scenario onderzoeken hebben uitgewezen dat bij de keuze van een hoven model en een afgewogen aansluiting bij de bestaande maat en schaal het gebied verdicht kan worden met ca. 700 nieuwe woningen. Een belangrijk deel van deze opgave is reeds in ontwikkeling vanuit bestaande initiatiefnemers. In aanbouw zijn reeds de appartementen in de kleine Driehoek. Meerdere locaties zijn op dit moment in ontwikkeling: ANWB gebouw, Kilwijkstraat, UWW locatie. Deze lopende initiatieven leiden tot ca. 330 nieuwe woningen.

Naast de lopende initiatieven is er in het gebied nog ruimte voor ca. 400 extra woningen, met name ter plaatse van het bestaande stadskantoor, de parkeergarages, Crown Point enzovoorts.



op verschillende plekken in de Schil-West lopen op dit moment initiatieven



## 4.4. MEER RUIMTE VOOR VERBLIJVEN EN LANGZAAMVERKEER

### KWALITEITSNIVEAU OPENBARE RUIMTE

De Structuurvisie Dordrecht 2020 geeft aan dat de 19<sup>e</sup>-eeuwse Schil in de toekomst samen met de historische binnenstad het centrum van Dordrecht en de regio moet gaan vormen. Dit impliceert dat tussen beide stadsdelen meer samenhang moet worden gecreëerd. De openbare ruimte is het bindmiddel om deze samenhang te vergroten.

Voorgesteld wordt om het kwaliteitsniveau van de 19<sup>e</sup>-eeuwse Schil in fases te verhogen van Standaard naar Representatief. De aanloopstraten vormen de routes voor veel mensen op weg naar de binnenstad. De Spuiboulevard is de verbindende ruimte tussen Binnenstad & Schil-West. Gezamenlijk moeten deze openbare ruimtes de nieuwe kwalitatieve structuur van de wijk worden.

### PROFIELEN

Er is in de huidige situatie geen duidelijk verschil in inrichting, maat en gebruik tussen de verschillende soorten profielen. De logica van het inrichten van straten als radialen, concentrische straten en secundaire straten is op sommige plekken aangetast en heeft gezorgd voor een lage kwaliteit van de openbare ruimte en lage belevingswaarde. In de visie wordt meer samenhang en logia gezocht in inrichting en gebruik.

- Radialen/ voorname straten worden als meer statige straten ingericht en zijn familie van elkaar;
- De Singel, als concentrische straat krijgt een samenhangende inrichting;
- De Spuiboulevard krijgt een nieuwe hoogwaardige openbare ruimte en samenhangende inrichting;
- De secundaire straten zijn straten in het binnenmilieu en zijn door haar inrichting en maatvoering ook zo herkenbaar en met name ingericht op een voetgangers en fietsers milieu.

De gehele openbare ruimte heeft qua materiaalgebruik samenhang, zodat de Schil-West herkenbaar is als één geheel. Waar mogelijk worden de profielen vergroend, daarvoor is in de brede profielen meer ruimte. Ten alle tijden hebben de fietser en voetganger de prioriteit.

T.a.v. de openbare ruimte zal toegewerkt moeten worden naar een inrichtingsplan openbare ruimte.

- ↓ Rooilijn naar voren schuiven
- Spuiboulevard: groene promenade
- Flaneer boulevard langs de Spuihaven
- - Verruiming Spuihaven
- ☀ Verbinding binnenstad - stadskantoor dmv markant plein
- Hoofdontsluiting auto
- Hoogwaardige looper station - binnenstad
- Spuiboulevard: Autoluwe groene promenade
- Singel: kwalitatieve woonstraat en interne gebiedsontsluiting
- Groene radialen met nadruk op langzaam verkeer richting binnenstad
- Kleinschalige woonstraten



visiekaart openbare ruimte - activering Spuiboulevard

## PRINCIPES SPUIBOULEVARD

- Accent op beleving van de Spuihaven en meerdere verblijfsplekken creëren dicht bij het water, waterlijn mogelijk terugschuiven naar oorspronkelijke breedte;
- Brede groene flaneerroute langs de Spuihaven waar in voetganger en fietser een plek krijgen;
- Groen is van hoge kwaliteit en toegankelijk;
- Rijbaan voor bussen en bestemmingsverkeer zo min mogelijk dominant in het straatbeeld;
- Bomenrij (huidige middenberm) handhaven en uitbreiden t.p.v. huidige stadskantoor locatie;
- Goede oversteekbaarheid van de rijbaan voor voetgangers;
- Plekken (sunspots) in de zon en dicht bij het water, gekoppeld aan (nieuwe) bruggen zorgen voor hoogwaardige vertoeftjes;
- Breed trottoir langs gebouwen;
- Dordtse stoepen langs woongebouwen;
- Veel voordeuren aan de Spuiboulevard;
- Verhoogde plint van aangrenzende gebouwen;
- Materialisatie passend bij historisch karakter van de Schil-West;
- Rooilijn gebouwen in het gebied ten westen van de Spuiweg naar voren;
- Continuïteit in inrichting openbare ruimte Spuiboulevard west en oost: vloeiend en logisch.

## KWALITATIEVE WOONSTRAAT EN INTERNE GEBIEDSONTSLUITING (Singel)

- Statig woon karakter;
- Gebiedsontsluiting binnen gehele Schil
- Vergroenen profiel
- Woonstraat met voordeuren;
- Daar waar mogelijk vergroenen.



sfeer referenties Spuiboulevard

VOORNAME STRATEN / RADIALEN  
(Spuiweg/Johan de Wittstraat)

- Grote doorgaande lijnen met een continu profiel;
- Statige straten;
- Breed profiel;
- Accent op de beleving voor voetganger en fietser;
- Ruimte voor groen, statige bomen;
- Langsparkeren op stoep tussen de bomen in



sfeer referenties voorname straten/radialen richting de binnenstad

SECUNDAIRE STRATEN (zoals Geldelozepad en Hellingen)

- Kleinschaligheid/dorps karakter;
- Ondergeschikt aan de andere straten;
- Smal profiel;
- Woonstraatje met voordeuren;
- Binnenmilieu van de wijk;
- Geen doorgaand verkeer;
- Klinkerbestrating, passend bij historische karakter van de wijk;
- Daar waar mogelijk vergroenen.



sfeer referenties secundaire (woon)straatjes

## 4.5. SPUIBOULEVARD ONTLASTEN VAN VERKEER

Aanpassingen in de verkeersstructuur zijn noodzakelijk om de ambities van het gebied te verwezenlijken en om de Spuiboulevard als verkeersluw verbindend ruimtelijk element tussen Schil-West en binnenstad te laten functioneren. Hierbij is het zaak de verkeersstromen in en om de Schil-West zodanig te beïnvloeden dat de ingrepen meteen een positief effect hebben op de verwerking en doorstroming van het verkeer op de hoofdwegen.

### PRINCIPES VERKEER

Om deze ambities te bereiken, wordt ingezet op de volgende principes:

- **Minder verkeer in en door de binnenstad en de Schil-West**

Het is niet de bedoeling om de binnenstad minder bereikbaar te maken, maar er moet wel op worden ingezet dat minder automobilisten er voor kiezen met de auto de binnenstad in te rijden en daar te parkeren. Dat verlaagt de parkeerdruk in het centrum en de auto-intensiteiten op de wegen en kruispunten op de route er naar toe.

Een belangrijk sturend instrument hierbij is het aanbod van parkeervoorzieningen. De locaties en aantallen parkeerplaatsen bepalen naar welke plekken en via welke routes verkeer getrokken wordt.

Door op termijn een deel van de parkeercapaciteit te verplaatsen naar een goede en goedkopere alternatieve parkeervoorziening naast het gebied kan het netwerk worden ontlast. Bij voorkeur is de parkeerplaats naast het gebied zo goed bereikbaar per auto, fiets en OV en van een dermate hoge kwaliteit dat ook voor binnenstadbewoners en werkenden een aantrekkelijk alternatief ontstaat voor het parkeren van de auto in de binnenstad.

- **Slim bijsturen verkeersstromen**

Het aantal conflicterende bewegingen op een kruispunt is bepalend voor de snelheid waarmee het verkeer met of

zonder verkeerslichten kan worden afgewikkeld. Door routes naar bepaalde bestemmingen slim te veranderen en het aantal conflicterende verkeersbewegingen op kruisingen te verminderen, kan de doorstroming sterk verbeterd worden zonder dat er grote aanpassingen nodig zijn. Sterker nog, er kan mogelijk fysiek ruimte gewonnen worden, die nu wordt gebruikt voor opstelstroken. Deze ruimte wordt gebruikt voor een kwalitatieve impuls van de openbare ruimte of voor het verbeteren van de positie van andere verkeersdeelnemers (fiets/voetganger).

- **Inzetten op bereikbaarheid per fiets, te voet en met het OV**

Om meer bewoners en bezoekers te verleiden om de auto minder te gebruiken of om de auto buiten het te ontwikkelen gebied te parkeren, moet er ingezet worden op het verbeteren van de fiets infrastructuur, het openbaar vervoer netwerk en het koppelen van de beoogde parkeerlocaties buiten het gebied aan deze netwerken. Er kunnen in de Schil-West grote slagen gemaakt worden om dit te bereiken. De realisatie van deze ambities heeft niet alleen effect op het mobiliteitsgedrag van de bewoners die in het gebied wonen, maar ook voor alle bezoekers die via dit gebied naar de binnenstad komen.

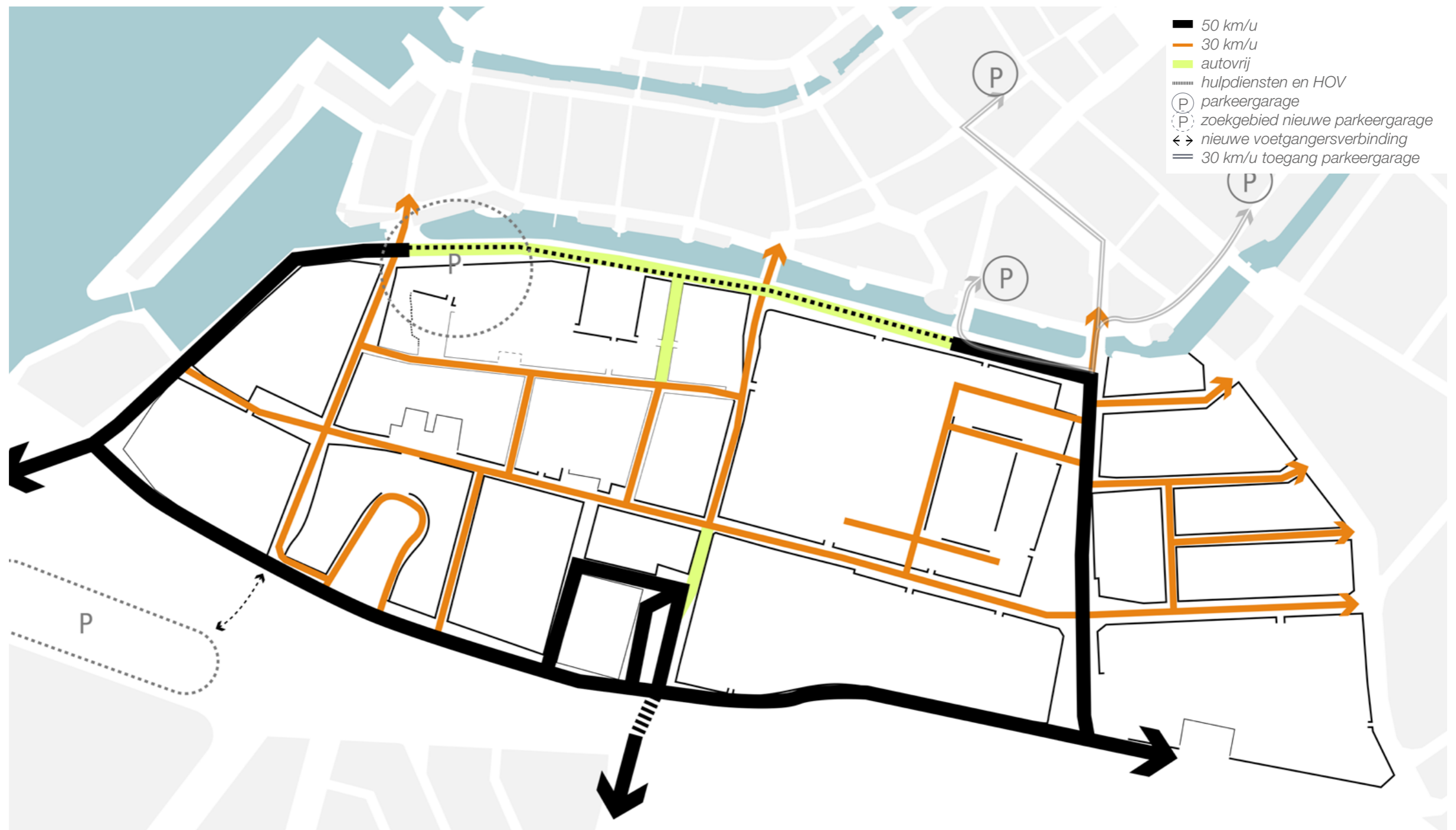
- **Aandacht voor goede inrichting**

Een verkeersdeelnemer baseert zijn gedrag niet alleen op de aanwezige verkeersborden en geldende verkeersregels. De inrichting en uitstraling van de straten zijn ook een belangrijke factor bij het beïnvloeden van het verkeersgedrag. Daarom wordt ingezet op een passende en herkenbare inrichting die past bij de functie van de straat.

### STAPSGEWIJS NAAR EEN NIEUWE VERKEERSSTRUCTUUR

De uitwerken van de benoemde principes leidt stapsgewijs tot ingrepen in de verkeerstructuur in het gebied, afgestemd op het tempo van de gebiedsontwikkeling. De aanpassingen in de verkeersstructuur (en circulatie) kent een nauwe samenhang met mogelijke nieuwe parkeerlocaties. Onderwijl dient het gebied en de binnenstad ,inclusief bestaande parkeergarages, bereikbaar te blijven.

In een verkeersstructuurplan en fasering worden de ingrepen geconcretiseerd. Een van de belangrijkste ingrepen daarbinnen zal zich richten op de Spuiboulevard. De Spuiboulevard verliest haar functie voor doorgaand verkeer, maar blijft wel schakel in de routes naar de binnenstad en de parkeervoorzieningen. Dit heeft een gunstig en noodzakelijk effect op de afwikkeling van het verkeer op de kruising Dokweg – Achterhakkers – Korte Parallelweg. Het levert bovendien een prettiger woon- en leefklimaat op aan de Spuiboulevard zelf. Ook andere hoofdwegen in het gebied, zoals Spuiboulevard, Hellingen, Papeterspad en Spuiweg, kunnen in lijn met voorgaande afgewaardeerd en heringericht worden, waardoor meer ruimte ontstaat voor de fiets en verblijfskwaliteit.



*Uitwerking van de verkeersprincipes zou in de toekomst mogelijk kunnen leiden tot verkeersmodel conform afbeelding*

## 4.6. PARKEREN GECONCENTREERD EN STRATEGISCH OPGELOST

Parkeren in de Schil-West moet op de schop om ontwikkelingen mogelijk te maken. De aanwezigheid van grootschalige bovengrondse parkeergarages komt niet overeen met de ambities om dit gebied kwalitatief te verdichten.

### PRINCIPES PARKEREN

- Het gebiedseigen parkeerprogramma moet in het gebied opgelost worden;
- De parkeerbehoefte die reeds wordt opgevangen in het gebied t.b.v. de binnenstad moet ook worden ondervangen, maar mag uitgeplaatst worden mits daar een gelijkwaardig of verbeterd alternatief voor is;
- Parkeernorm naar beneden door in te richten op langzaam verkeer, openbaar vervoer, te focussen op nieuwe doelgroep etc.;
- Strategisch geplaatste voetgangersuitgangen van de parkeergarages t.o.v. omliggende programmering.

### PARKEERNORM NAAR BENEDEN

De hoeveelheid motorvoertuigen heeft een belangrijk aandeel in de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van het gebied Spuiboulevard e.o. en de aansluiting bij de binnenstad. Minder motorvoertuigen biedt daarnaast meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Mogelijkheden om dit doel te bereiken zijn het onder voorwaarden hanteren van lagere parkeernormen voor de nieuwe ontwikkelingen die in het kader van de groeiagenda hier gepland worden. Lagere normen leiden tot minder parkeerplaatsen. Een dergelijke gedragsverandering is in lijn met de koersnota mobiliteit maar staat niet op zichzelf. Daarom moet goed gekeken worden hoe aan de voorkant bij deze ontwikkeling meer ruimte gegeven kan worden aan het openbaar vervoer, de deelauto en (deel)fietsen en minder aan de auto.

Het huidige parkeerbeleid in Dordrecht gaat uit van parkeernormen die gerelateerd zijn aan de kencijfers van het CROW publicatie 317, voor sterk stedelijk gebied en houdt het midden van de bandbreedte aan. Dit is vastgelegd in de 'Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten Dordrecht' (juni 2017). Het kunnen hanteren van lagere parkeernormen voor het gebied Schil-West kan worden

bereikt als diverse maatregelen in het gebied worden genomen waardoor aan een aantal randvoorwaarden voldaan kan worden.

### DRIE TE VOLGEN SPOREN

Voor het verlagen van de parkeernormen zijn drie sporen te beschouwen waarlangs in dit gebied lagere parkeernormen gehanteerd kunnen worden.

Een uitgebreide beschrijving van hoe gekomen is tot deze drie sporen en wat hier exact onder verstaan wordt is terug te vinden in de Rapportage "Eindrapport Verkeerskundige ontwikkeling gebied Spuiboulevard eo" van RoyalHaskoning DHV, juni 2018.

### Spoor 1: type gebied

Voor de Schil-West kan gezien de ligging, de bandbreedte aangepast worden van midden naar laag. Dit vooral vanwege de nabijheid van (hoogwaardig) openbaar vervoer. Hiermee is een reductie (afhankelijk van functie/woningstype) mogelijk van ongeveer maximaal 25%. Op basis van het huidige autobezit en de aanwezigheid van openbaar vervoer in het gebied, is er nu al voldoende motivatie voor deze aanpassing, naast de noodzakelijk te zetten stappen in de optimalisatie en aansluiting op het Openbaar Vervoer, door bundeling en locaties van haltes.

### Spoor 2: Netwerkoptimalisatie

Het tweede spoor bestaat uit aanpassingen aan de infrastructuur. Hierbij staat voorop dat als je ontwerpt voor auto's, je ook auto's krijgt. Met maatregelen aan de infrastructuur kan het aantal motorvoertuigen in het gebied beperkt worden. In hoofdlijnen gaat het om het afvangen van motorvoertuigen aan de randen van of buiten het gebied en het aanpassen van (doorgaande) routes door het gebied voor motorvoertuigen. Als het gestimuleerd wordt om met de auto buiten het gebied te blijven en/of buiten het gebied te parkeren (P+R), heeft dat een groot effect op het aantal benodigde parkeerplaatsen en ruimtebeslag in het gebied. Essentieel hierbij is wel de optimalisering en bundeling van het huidige OV tot HOV/R-Net over de Spuiboulevard tussen de P+R voorziening en het gebied Schil-West zelf. Maar ook door investeringen in de fietsinfrastructuur, Directheid, Snelheid en Comfort, worden

andere vervoerswijzen dan de auto aantrekkelijker. Hierdoor neemt het autogebruik in het gebied Schil-West af en zijn er minder parkeerplaatsen nodig. Aanvullend dient daarbij geïnvesteerd te worden in ketenmobiliteit op het gebied van The first & last mile op de transferpunten (zie koersnota mobiliteit). De maatregelen uit spoor 2 kunnen samen zorgen voor maximaal 12,5% reductie:

### Spoor 3: Nieuwe en innovatieve vervoersconcepten

Spoor 3 bestaat uit structureel aanbod van deelauto's, E-bikes, verbeteren OV, Pro-fiets maatregelen, smart mobility/parking', deelfietsen en MobilityMixx en, Mobility As A Service (MAAS). Voor gebied Schil-West is het mogelijk om maximaal 17,5% reductie te hanteren.

#### Rekenvoorbeeld:

De parkeernorm wordt volgens deze methodiek in spoor 1 aangepast van 1,6 naar 1,2.  
Vervolgens ontstaat in spoor 2 en 3 een totale maximaal mogelijke reductie van 30% (\*0,7).  
Dit leidt tot een mogelijk maximaal te reduceren parkeernorm naar  $1,2 * 0,7 = 0,84$ .  
Ten opzichte van de parkeernorm van 1,6 komt dit overeen met een reductiefactor van 0,525 (0,84 / 1,6). We ronden dit af naar 0,5.  
Opgemerkt moet worden dat om dit toe te kunnen passen goed gekeken moet worden wat de maximaal haalbare ingrepen conform spoor 2 en 3 zijn. Indien deze niet ten voel worden uitgevoerd, zal de parkeernorm niet met een reductiefactor van 0,5 verlaagd kunnen worden.

## RANDVOORWAARDEN

Het toepassen van een lagere parkeernorm bij de toekomstige ontwikkelingen in het gebied is alleen mogelijk als wordt voldaan aan randvoorwaarden en als deze randvoorwaarden ook in de toekomst gestand blijven (een aantal hiervan geldt al):

- **Betaald parkeren.** Als er geen betaald parkeren is, kunnen mensen altijd wel ergens hun auto neerzetten, tenzij nergens straatparkeerplaatsen worden gerealiseerd en uitsluitend private parkeerplaatsen beschikbaar zijn;
- Toekomstige bewoners/gebruikers **komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning.** Op deze manier wordt voorkomen dat toekomstige bewoners en gebruikers uitwijken naar een alternatieve parkeerplaats;
- In een **overeenkomst met de ontwikkelaars** is opgenomen onder welke voorwaarden en bij welke maatregelen afgeweken kan worden van de standaard parkeernormen.
- De ontwikkelaar en verkopend makelaar **communiceren** de voorwaarden naar de kopende of hurende partij (kettingsbeding). Zo dient bijvoorbeeld duidelijk te zijn dat geen aanspraak gemaakt kan worden op een parkeervergunning. Dit zal dan ook moeten worden vastgelegd in het bestemmingsplan en in de koop- of huurovereenkomst;
- **Alternatieven voor automobilitie dienen aanwezig te zijn.** Een lagere parkeernorm is alleen acceptabel voor mensen als zij daar nabijheid van werk, voorzieningen en verblijfskwaliteit voor terug krijgen. Een fijnmazig functiegemengd stedelijk netwerk met de gewenste stedelijke woonmilieus moet de tegenprestatie vormen voor minder automobilitie.
- **Gemak:** De gewenste mobiliteitsvorm (lopen, fietsen, OV) is voor de bewoner/bezoeker van het gebied het makkelijkste te benutten. De auto mag op enige afstand geparkeerd staan, de fiets kan zo gepakt worden. Parkeren nabij de ingang van het pand kan alleen voor korte tijd; voor laden/lossen of met gehandicaptenkaart. De deelauto's staan wel voor het pand / makkelijk bereikbare plaats;
- Er moet bij de locaties van functies en parkeervoorzieningen rekening gehouden worden met **acceptabele loopafstanden.** Deze verschillen per doelgroep (voor bewoners minder ver dan voor werknemers).

## REDUCTIEFACTOREN CONCREET VOOR SPUIBOULEVARD E.O.

De gemeente Dordrecht hanteert nu de parkeernormen afgeleid van de kencijfers van het CROW. Een lagere parkeernorm kan gemotiveerd gehanteerd worden. Dit kan enerzijds door te kijken naar de specifieke kenmerken van het gebied en de inwoners (spoor 1) en anderzijds door het uitvoeren van diverse maatregelen in het netwerk (spoor 2) en de nieuwe ontwikkelingen (spoor 3). De uiteindelijk te hanteren parkeernorm is afhankelijk van het aantal maatregelen en randvoorwaarden dat daadwerkelijk wordt toegepast. Het hanteren van reductiepercentages voor de te hanteren parkeernorm is betrekkelijk nieuw. Om goed te kunnen bepalen welke maatregelen mogelijk zijn en genomen kunnen worden in het gebied Schil-West en of aan alle randvoorwaarden kan worden voldaan zal nader onderzocht moeten worden voor de nieuwe ontwikkelingen in het gebied Schil-West.

## PARKEERGARAGES

Om de toekomstige parkeerdruk te ondervangen worden twee oplossingen aangedragen. Voor de parkeerbehoefte vanuit de binnenstad is er mede ingegeven vanuit het oogpunt van beperkingen in verkeersafwikkeling van het gebied Schil-West zelf, een voorname rol weggelegd voor de realisatie van een volwaardige P+R locatie buiten het gebied.

De overige behoefte is gebiedseigen en kan ofwel worden opgevangen door een uitbreiding/renovatie van de Spuihaven garage, of doormiddel van realisatie van een nieuwe parkeergarage aan de westzijde van het gebied (huidige locatie Parkeergarage Spuihaven en Stadskantoor, waardoor het autoverkeer niet het gehele gebied hoeft te doorkruisen). Uitbreiding/renovatie van de bestaande garage betekent dat de noodzakelijke kwaliteit om het gebied geschikt te maken voor woningbouw moeilijker valt te realiseren en dat mogelijk ook niet het gewenste kwantitatieve programma wordt gehaald.

Een eventueel nieuwe parkeergarage moet aan een aantal criteria voldoen;

- **Ontsloten nabij de hoofdverkeerstructuur (A16).** Om te voorkomen dat de auto ver het gebied in wordt getrokken of zelfs gaat lopen zoeken naar een plekje bovengronds moet de in- en uitrit van de parkeergarage goed vindbaar direct aan de hoofdstructuur liggen.
- **Strategisch gekozen voetgangerentreesals bronpunten voor de binnenstad en gebied.** Een comfortabel binnenstads bezoek verhoogt de aantrekkingskracht. Daarom is de parkeergarage een essentieel transferium van auto naar voet. Snel en gemakkelijk met de auto erin en de voetgangersuitgangen zo gepositioneerd dat je direct in de binnenstad voelt. Toegang tot de binnenstad moet vanuit deze bronpunten helder zijn en zo gekozen dat bestaande winkelstraten er van profiteren.
- **Gecombineerde parkeergarage voor bezoekers en bewoners.** Door te kiezen voor een gecombineerde parkeergarage waar bewoners geen aangewezen plekken hebben, maar wel zekerheid van plek (zogenaamde zwerfplekken) is het dubbelgebruik te optimaliseren. De parkeeroplossingen zijn dan niet over gedimensioneerd, maar juist geoptimaliseerd op het gebruik.
- **Toekomstgerichte parkeergarage.** De nieuwe parkeergarage moet geoptimaliseerd zijn voor de toekomst. Denk dan aan voldoende voorzieningen voor elektrisch rijden, maar ook oplossingen voor een uitgebreide deelauto vloot met bijvoorbeeld het 'stapelen' van auto's boven individueel parkeren. Ook dient onderzocht te worden of bij een te lage capaciteit en mogelijkheden zijn de garage in te zetten voor ander gebruik.

#### 4.7. STADSKANTOOR ALS HUISKAMER VOOR DE STAD

Het nieuwe stads kantoor kan een plek krijgen ter plaatse van Spuiboulevard 180-220. Op basis van het programma van eisen van het stads kantoor kunnen er specifieke stedenbouwkundig randvoorwaarden worden opgesteld. Op basis van het verdere onderzoek naar de mogelijkheden voor parkeren kan in dat stedenbouwkundig kader mogelijk ook de herontwikkeling van de Veemarkt garage worden meegenomen.

De nieuwe locatie van het stads kantoor is een centrale plek in de gebiedsontwikkeling van de Spuiboulevard. Het vormt straks een brandpunt van stedelijkheid in het gebied. Enerzijds wordt dit gevormd door de mix van programma in en rondom het stads kantoor en anderszijds door de openbare (plein) ruimte die in het verlengde ligt van het Achterom. Activering van deze plek door goede plinten en een prettige stedelijke verblijfsruimte kunnen de Schil West aan de binnenstad verbinden.

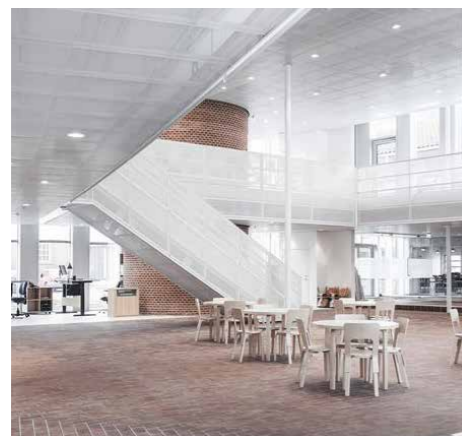
#### PRINCIPES

- Zoekgebied is de locatie van het voormalige belastingkantoor, de grote driehoek, de Veemarkt parkeergarage;
- Stads kantoor is herkenbaar als publiek gebouw, als markant gebouw aan de Spuiboulevard;
- Publieke plint met functies voor de stad;
- Openbare route(s) door het gebouw;
- Geleding van de gevel aan Spuiboulevard. Het is belangrijk dat de gevel geen muur vormt zoals het belastingkantoor dat nu wel dat, maar dat er ook licht valt op de Spuiboulevard en de wandwerking deels doorbroken wordt;
- Gebouw reageert qua massa op het gebouwensemble van de kleine driehoek en het ronde Springer gebouw.

De kaart hiernaast geeft de ruimtelijke kaders aan voor dit zoekgebied.



visiekaart locatie nieuw stads kantoor



referenties interieur en exterieur voor het nieuwe stads kantoor



## 4.8. EEN DUURZAME EN TOEKOMSTBESTENDIGE GEBIEDSONTWIKKELING

### *DUURZAAMHEIDSAMBITIES GEMEENTE DORDRECHT*

Gedreven door onder andere het Klimaatakkoord van Parijs stellen wij ons tot doel om vóór het jaar 2050 energieneutraal te zijn. Daarmee gaan we naar een CO<sup>2</sup>-neutrale energievoorziening. Voor de gebouwde omgeving richten we ons op energieneutraal in 2035. Geld dat nu wordt uitgegeven aan energie, willen we investeren in de regio. We willen daarmee de arbeidsmarkt, bereikbaarheid en leefbaarheid versterken. Daarvoor werken we intensief samen met vele stakeholders in het kader van de Energiestrategie Drechtsteden en de Samenwerkingsagenda Drechtsteden Energieneutraal. Dat creëert een nieuw ijkpunt voor investeringen en ontwikkelingen. Het jaar 2050 lijkt ver weg, maar is al aan de orde bij langjarige investeringen, zoals bij de herontwikkeling van de Spuiboulevard. We willen dat de investeringen in dit gebied toekomstbestendig zijn. Daarnaast wil Dordrecht een vooruitstrevende stad zijn op het gebied van de circulaire economie. We sluiten daarmee aan bij de urgentie om grondstoffen zoveel mogelijk te behouden in gesloten kringlopen. Dit streven sluit tevens aan bij de ambities van de Rijksoverheid die in 2030 het gebruik van primaire grondstoffen, zoals ertsen en mineralen, wil halveren. Onze duurzaamheidsambities richt zich dan ook op de energietransitie en de circulaire economie.

Opgemerkt moet worden dat ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid elkaar snel opvolgen. De norm zal bijvoorbeeld over 5 jaar strenger zijn dan die van nu. Daarnaast zullen er in de toekomst oplossingen zijn die wij nog niet kennen. De concrete oplossingen zullen per aanbesteding worden bepaald aan de hand van de gemeentelijke ambities, de beoogde doelgroep en de geldende wet- regelgeving zodat deze passen bij het tijdsbeeld.

Om de duurzaamheidsambities te kunnen borgen is een toetsingsinstrument nodig. De doelstelling van dit instrument is niet het uiteindelijke certificaat, maar het resultaat en de praktische uitvoerbaarheid. Het instrument moet gericht zijn op een integraal beeld op duurzame gebiedsontwikkeling (met verschillende thema's zoals energie, water, grondstoffen etc). We

kieszen daarom voor GPR /Breeam als toetsingsinstrument. Deze methodiek waarborgt dat onze hoge duurzaamheidsambities worden waargemaakt en ook praktisch uitvoerbaar zijn.

### *ENERGIE*

De energievoorziening verandert. Een kwart van de gasnetten is aan het einde van de levensduur, energieneutraal wordt de norm en de energie die nog wordt gebruikt, zal duurzaam worden opgewekt. We beperken het energiegebruik en benutten de lokale duurzame bronnen optimaal. Door het uitfasen van fossiele brandstoffen zal de vraag naar duurzaam opgewekte elektriciteit toenemen. In de Drechtsteden is ruimte voor het opwekken van duurzame elektriciteit schaars. Er is wel een overvloed aan geschikte warmtebronnen, door de nabijheid van industriële restwarmtebronnen van de haven, en geschiktheid van de bodem voor geothermie. Voor een optimale energiemix benutten we voor de verwarming van gebouwen zoveel mogelijk deze lokale warmtebronnen.

### **Beperken energiegebruik**

Nieuwe gebouwen moeten zo min mogelijk energie gebruiken. Daarvoor geldt momenteel de wettelijke EPC-eis van 0,4 in het Bouwbesluit (2012). Deze eis wordt per 1 januari 2020 vervangen door de BENG-eis (bijna energieneutraal) en richt zich op de maximale energiebehoefte, het maximaal fossiel energiegebruik en het minimaal aandeel hernieuwbare energie. Dit betekent voor nieuwbouw op en rondom de Spuiboulevard dat:

- Het energieverbruik per woning niet meer dan 25 kWh/m<sup>2</sup> per jaar bedraagt;
- Er voor minstens 50% gebruik wordt gemaakt van hernieuwbare energie.

### **Energie-infrastructuur**

Daarnaast wordt nieuwbouw niet meer aangesloten op aardgas. De Spuiboulevard ligt in het warmteleveringsgebied van HVC en de warmteleiding wordt momenteel aangelegd. Het warmtenet van HVC benut de warmte die vrijkomt bij het verbranden van restafval om woningen en gebouwen mee te verwarmen. Warmte



herontwikkeling van gebouwen heeft de voorkeur



zonnepanelen

die anders letterlijk verloren gaat. Met deze warmte kan Dordrecht voorlopig voldoen aan de warmtevraag van tienduizend woningen. De aansluitingen op het warmtenet leveren een significante bijdrage aan de verduurzaming van de gemeente Dordrecht. Met iedere aansluiting wordt tot 75% schonere energie gebruikt, wat gelijk staat aan de plaatsing van 22 zonnepanelen of 14.000 niet gereden autokilometers. Hiermee maken we meters bij de verduurzaming van de gebouwde omgeving. Verschillende gebouwen in de Schil zijn of worden dit jaar aangesloten. De gemeente brengt HVC actief in contact met de gebouweigenaren. We stellen een Warmteplan op en leggen dat ter besluitvorming voor aan de gemeenteraad.

#### **Gebouwgebonden opwekking van elektriciteit**

De woningen worden benut voor de opwekking van duurzame elektriciteit. De gemeente neemt daarom gebouwgebonden opwekking van energie uit zonnepanelen en micro windmolens mee in de ruimtelijke planvorming. De elektriciteit die daarmee wordt opgewekt, wordt bij voorkeur niet gebruikt voor ruimteverwarming, maar voor hoogwaardige toepassingen zoals apparaten en mobiliteit (denk aan laadpalen voor elektrische auto's).

#### **Zongericht bouwen**

Gebouwen worden zoveel mogelijk op het zuiden georiënteerd. Afwijkingen van 20 tot 30 graden van het zuivere zuiden zijn maximaal toegestaan. De zuid-oriëntatie maakt benutting van passieve zonnewarmte in het stookseizoen mogelijk. Maar in de zomer is die zuid-oriëntatie nog belangrijker om oververhitting te voorkomen. De zonnebaan heeft hiervoor een interessant ingebouwd regelmechanisme. In het zuiden staat de zon in de winter veel lager aan de hemel dan in de zomer. Daardoor kan de winterzon gemakkelijk binnen komen en kan ongewenste zomerzon gemakkelijk worden buiten gehouden.

#### *CIRCULAIRE ECONOMIE*

Een circulaire economie kan worden beschouwd als een economie waarin de waarde van producten, materialen en hulpbronnen zo lang mogelijk kan worden behouden en de afvalproductie tot een minimum wordt beperkt. Het hergebruik van producten en grondstoffen staat centraal: afval en schadelijke emissies naar bodem, water en lucht wordt zo veel mogelijk voorkomen. Als gemeente willen we efficiënt omgaan met producten, materialen en hulpbronnen. Het uiteindelijke doel is de maximalisatie van hergebruik van grondstoffen en het minimaliseren van waardevernietiging.

#### **Circulair bouwen**

Circulaire criteria en randvoorwaarden voor nieuwbouw zijn momenteel in ontwikkeling. Er bestaat nog geen blauwdruk voor circulair bouwen. Daarom hanteren we een aantal algemene uitgangspunten voor de ontwikkeling van de Spuiboulevard. Deze uitgangspunten passen tevens goed bij de gedachte dat dit gebied het huis van de stad wordt, met een levendige en aantrekkelijke woonmilieu.

Het ontwerp en de bouw van de nieuwe appartementen is per definitie circulair, in symbiose met de omliggende omgeving en de aanwezige flora/fauna. Hierin worden onderstaande circulaire toepassingen geïntegreerd in en rondom het gebouw:

- Optimalisatie van de levensduur van de woningen op object-, onderdeel- en materiaalniveau;
- Het ontwerp is gericht op modulair bouwen en flexibiliteit zodat deze beter uitgerust zijn voor snelle en gemakkelijke aanpassingen wanneer de bestemming en/of de inrichting van de gebouwen verandert en materiaal kan worden hergebruikt;
- De te gebruiken materialen, zoals beton, hout of metalen, hebben een lage milieu-impact conform de wettelijke MPG-eis en zijn zoveel mogelijk afkomstig van secundaire of biobased grondstoffen;
- Schaarse en toxische materialen/grondstoffen worden vermeden.



daktuinen



deelauto's (elektrisch)

Daarnaast dagen we de markt uit om tot een grondstoffenpaspoort te komen. Het grondstoffenpaspoort haalt grondstoffen en materialen uit de anonimiteit. Hiermee worden deze grondstoffen gedurende de levensduur van een gebouw geregistreerd op basis van onder andere financiële waarde, levensduur en kwaliteit. Het paspoort wordt opgesteld met zoveel mogelijk grondstoffen die 100% recyclebaar zijn en dus opnieuw als grondstof gebruikt kunnen worden.

#### **Circulaire buitenruimte**

We streven ook naar een circulaire buitenruimte, in samenhang met de klimaatopgave waarvoor de gemeente Dordrecht zich gesteld ziet. Bovenstaande ontwerpprincipes worden daarom ook gehanteerd voor de (her)inrichting van de buitenruimte. Denk hierbij aan hergebruikte of biobased materialen die benodigd zijn voor de bestrating, bankjes, lantaarnpalen etc. Daarnaast wordt de Spuiboulevard en de omliggende omgeving toekomstbestendig ingericht door in het ontwerp rekening te houden met het veranderende klimaat, oftewel klimaatadaptief ontwikkelen.

#### **Klimaatadaptief ontwikkelen**

Het klimaatadaptief ontwikkelen van de Spuiboulevard heeft betrekking op het omgaan met (regen)water en hittestress.

In de toekomstige Schil-West wordt meer ruimte gecreëerd voor water en groen. Beide vormt een oplossing voor waterbuffering tijdens hevige regenbuien alsmede hittestress in warme zomers. Daarnaast moeten ook andere maatregelen bij elke ontwikkeling onderzocht om waterproblematiek en hittestress te voorkomen.

#### **Gezonde leefomgeving**

Zowel binnen de gebouwen als in de buitenruimte is er aandacht voor een gezonde leefomgeving. In de gebouwen is een gezond binnenklimaat aanwezig door voldoende ventilatie en gezond materiaalgebruik zonder uitscheiding van toxische stoffen. Ook dragen eventuele groene daken/gevels bij aan een betere lucht- en leefkwaliteit, voor zowel de bewoners als de bezoekers van de Spuiboulevard.

Samengevat willen we voor de thema's energie en circulair een aantal harde eisen stellen. Zo willen we een gasloos bouwprogramma die tevens voldoet aan de BENG-eisen. Daarnaast gebruiken we de MPG om de milieu-impact van nieuwbouw zo laag mogelijk te houden.

Daarnaast geven we de markt een aantal uitdagingen mee. Zo moet er maximaal zongericht gebouwd worden (voorkomen van oververhitting, benutten van passieve zonnewarmte, natuurlijk lichtinval, maximale opwekking van duurzame energie). Ook zien we in het ontwerp graag een aantal oplossingen voor energie-opslag en/of vraagsturing op kavelniveau. Tevens vragen we de markt om circulaire toepassingen zoals modulair bouwen, een grondstoffenpaspoort en het gebruik van secundaire grondstoffen, zoveel mogelijk te verwerken. Voor de buitenruimte is het van belang dat het ontwerp gericht is op de samenhang tussen circulair en klimaatadaptatie.

## **4.9. KERMIS**

De gebiedsontwikkeling en herinrichting van de Spuiboulevard is van invloed op de kermis. Voor de herinrichting van de Spuiboulevard en de ontwikkeling van de locatie van het huidige stadskantoor, de locatie van de gebouwen Hellingen en Crown Point wordt de rooilijn opgeschoven. Dat betekent dat kermis opstelling op de Spuiboulevard zal moeten wijzigen, dan wel dat er wordt verplaatst naar een nieuwe locatie.



# 5. UITWERKINGSAGENDA

Gebiedsontwikkeling is een kwestie van vele partijen en een lange adem. Dat maakt het complex om doelstellingen te bereiken en daarin is de Schil-West geen uitzondering. Het vergt een duidelijke regie vanuit de overheid om marktpartijen mee te laten bewegen en aan het eindbeeld te laten bijdragen.

Bij private eigenaren ligt de mogelijkheid voor 335 van de 700 gewenste nieuw woningen. Kwalitatieve sturing is hier nog mogelijk waar bestemmingsplan aanpassingen nodig zijn. De gemeente kan medewerking verlenen aan bestemmingswijziging mits voldaan wordt aan de in deze gebiedsvisie gestelde eisen.

De gemeente heeft in het gebied grip op een aanzienlijk deel van de bebouwing aan de Spuiboulevard door bezit of erfpacht: Veemarktgarage, Belastingkantoor, UWW, stadskantoor en Spuihaven garage en Crown Point. Daarvoor geldt deze gebiedsvisie als voorwaardelijk kader voor herontwikkeling.

Naast kaderstelling vanuit haar publiek rechtelijke rol of vanuit de positie van eigenaar heeft de gemeente ook nog de mogelijkheid gebiedsontwikkeling en de kwaliteit daarvan te stimuleren met publieke projecten en ingrepen. Denk daarbij aan verkeersstructuur wijzigingen, herinrichting van de openbare ruimte, nieuwe parkeeroplossingen, verplaatsing van de kermis.

In dit hoofdstuk beschrijven we de projecten die opgepakt moeten worden om de gebiedsontwikkeling van de Schil-West voor elkaar te krijgen binnen de gestelde kwalitatieve doelstellingen en daarmee invulling te geven aan de gemeentelijke rol daarbinnen.

## *NIEUW STADSKANTOOR*

Een besluit over een nieuw stadskantoor is voorwaardelijk voor de gebiedsontwikkeling van de Schil-West. Wanneer bekend is wat de toekomst is van het stadskantoor kan er geanticipeerd worden op de herontwikkeling van het oude kantoor en/of de herontwikkeling van het voormalig belastingkantoor. Bovendien kan een nieuw stadskantoor in de Schil-West het gebied een impuls geven. Het stadskantoor is een separaat project.

### **Doel**

Duidelijkheid omtrent nieuwe locatie, schaal en planning van het nieuwe stadskantoor.

### **Uitgangspunten**

Opties zijn:

- Renovatie of sloop/nieuwbouw van het bestaande kantoor
- Herontwikkeling of sloop-nieuwbouw voormalig belastingkantoor
- Een oplossing buiten de Schil-West

### **Resultaat**

Besluit over toekomst stadskantoor en daarmee ook een besluit over het overige gemeentelijk bezit in de Schil-West.

## 5.1. ONTWIKKELKADERS OPSTELLEN VOOR INITIATIEFNEMERS

De gebiedsvisie voor de Schil-West wordt werkelijkheid door te sturen op toekomstige projecten. Een aantal van die projecten zullen, gezien het bezit, door de gemeente worden geïnitieerd en velen zullen op initiatief van eigenaren worden geïnitieerd. Voor elke project dient er een kaderstelling te worden meegegeven om de ambities en doelstelling van de gebiedsvisie te vertalen in het project.

### *DOEL*

Een gemeentelijk kader voor toetsing en begeleiding per project waarin duidelijk wordt hoe de doelstellingen van de gebiedsvisie Schil-West worden vertaald in het project.

### *UITGANGSPUNTEN*

Uitgangspunt wordt gevormd door de gebiedsvisie Schil-West alsmede het geldend welstandbeleid. Per ontwikkelkader is er tenmiste de behoefte naar een duurzaamheidsplan.

### *RESULTAAT*

Heldere kaders op stedenbouwkundig, ruimtelijk, bouwkundig, programmatische en beeldkwaliteitsniveau per met initiatiefnemers gedefinieerd project.  
Opstellen BKP

## 5.2. OPSTELLEN BEELDKWALITEITSPLAN

De gebiedsontwikkeling van de Schil West zal organisch plaatsvinden op basis van individuele projecten. Het opstellen van een statisch eindbeeld doormiddel van een volledig stedenbouwkundig plan is niet opportuun. Echter sturing door een beeldkwaliteitsplan kan helpen om een kwalitatieve uitstraling van het gebied te borgen.

### DOEL

Een beeldkwaliteitsplan opstellen met daarin kwalitatieve eisen en bouwstenen voor individuele ontwikkelingen die de hoogwaardige binnenstedelijk ambitie onderschrijven en een middel kunnen zijn voor welstand om projecten te toetsen.

### UITGANGSPUNTEN

De historie van de Schil West, de hoven structuur, het maken van een intensief maar voornamelijk grondgebonden woonmilieu zijn ingrediënten voor het beeldkwaliteitsplan.

### RESULTAAT

Een beeldkwaliteitsplan dat als kader dient voor toekomstige ontwikkelingen in de Schil-West.

## 5.3. HAALBAARHEIDSTUDIE PARKEREN

Met de keuze voor de parkeeroplossing in de vorm van een centrale voorziening kan het gebied een wezenlijke kwaliteitsstap maken en is ze in staat om in te zetten op een toekomstige mobiliteitsverandering. De volgende stap is een haalbaarheidsonderzoek naar de meest geschikte locatie en de uitvoering daarvan.

### DOEL

Onderzoeken of en welke soort parkeervoorziening financieel, technische en praktisch haalbaar is.

- In het haalbaarheidsonderzoek dient tenminste onderzocht te worden:
- Welke exacte behoefte er op termijn is?
- Hoe die behoefte kan worden opgevangen: centraal nabij of ten dele ook met 'park & ride' voor de binnenstad?
- Onder welke condities de exploitatie van de parkeervoorziening rendabel zijn?
- Hoe de nieuwbouw ontwikkelingen en hun parkeerbehoefte te contracteren zijn?
- Welke fasering van de parkeergarages, zowel nieuwbouw als sloop, optimaal is?

### UITGANGSPUNTEN

Criteria voor de nieuwe voorziening zijn:

- Voorzien in de behoefte voor binnenstadsbezoek
- Voorzien in de behoefte van het nieuw toe te voegen programma in de Schil-West
- Voorzien in de behoefte die thans in de bestaande garages wordt opgevangen
- In- en uitgangen voor autoverkeer zo geplaatst dat de verkeersdruk in de Schil-West afneemt
- Openbare entrees voor voetgangers die goede aansluiting vinden bij het voetgangersnetwerk van de binnenstad.

### RESULTAAT

Een haalbaarheidsonderzoek waarin meerdere varianten tegen elkaar worden afgewogen op basis van:

- Totale investering
- (Parkeer) exploitatie
- Financiering en contractering ontwikkelaars
- Technische uitvoerbaarheid
- Verkeersgevolgen
- Stedenbouwkundige inpassing en daadwerkelijke locatie



parkeeronderzoek

## 5.4. ONTWERP HERINRICHTING OPENBARE RUIMTE EN WEGEN

Een herinrichtingsplan voor de Spuiboulevard, Spuiweg en Hellingen is noodzakelijk, om de gewenste woonkwaliteit en menselijke maat in de Schil-West te behalen. Deze straten zijn deel van het raamwerk voor ontwikkeling van het gebied.

### *DOEL*

Schetsontwerp van de herinrichting om technische en financieel haalbaarheid te kunnen beoordelen.

### *UITGANGSPUNTEN*

- Passend binnen visie
- Nadruk op voetganger en fietser, autoverkeer ondergeschikt
- Oversteekbaarheid van de Spuiboulevard
- Vergroenen van de Spuiboulevard
- Goede overgangen van privé naar openbaar
- Consequente profielen welke passen bij de historische structuren van Schil-West

### *RESULTAAT*

Herinrichtingsplan welke voldoet aan eisen verkeer en ruimte biedt aan een kwalitatieve woonontwikkeling in Schil-West en uitvoeringsplan inclusief uitvoeringsbegroting.

## 5.5. COMMUNICATIE MET DE STAD

De deelnemers van de SpuiSafari en stadslabs worden geïnformeerd over wat gedaan is met de opbrengst. Duidelijk wordt aangegeven welke punten zijn overgenomen in de visie en welke niet. Ook wordt aangegeven wat hier de reden voor is.

Ook bij de volgende fase van de gebiedsontwikkeling en de verdere uitwerkingen wordt de stad goed betrokken.

## 5.6. LOCATIE KEUZE KERMIS

Voor de kermis dient een locatieonderzoek te worden uitgevoerd. Hierbij wordt herplaatsing overwogen of alternatieve locaties bekeken.

### *DOEL*

Aanpak voor het verplaatsen van de kermis naar een van de onderzochte locaties.

### *UITGANGSPUNTEN*

Uitgangspunten voor aanpassing vorm en locatie kermis zijn uiterlijk 2022 voor elkaar

### *RESULTAAT*

Een door gemeente, stad en kermisexploitanten gedragen aanpak voor herplaatsing van de kermis langs de hernieuwde Spuiboulevard of elders in de stad.

## COLOFON

20 september 2018

**Uitgevoerd in opdracht van:**  
Gemeente Dordrecht



### **Uitgevoerd door:**

plein06  
Groothandelsgebouw  
Stationsplein 45  
Ingang A / Unit A1.196  
3013 AK Rotterdam  
[www.plein06.nl](http://www.plein06.nl)  
[info@plein06.nl](mailto:info@plein06.nl)  
+31(0)10 466 57 95



K.A.S.  
Van Saenredamstraat 11  
2613 NS Delft  
[www.kasdelft.nl](http://www.kasdelft.nl)  
[info@kasdelft.nl](mailto:info@kasdelft.nl)  
+31 (0)6 42 22 88 76





