

Notitie n.a.v. inspraakreacties voor:

1. Concept Ontwerp Bestemmingsplan voor het Huis van Stad en Regio
2. Concept Stedenbouwkundig Raamwerk en beeldkwaliteitsplan Spuiboulevard
3. Concept Ontwerp bestemmingsplan Crownpoint
4. Uitbreiding Spuihavengarage
5. Herinrichting Openbare Ruimte Spuiboulevard – Achterhakkers

Inleiding

Van 11 november 2020 t/m 24 december 2020 hebben de volgende stukken ter inzage gelegen voor inspraak:

- Concept Ontwerp Bestemmingsplan voor het Huis van Stad en Regio
- Concept Stedenbouwkundig Raamwerk en beeldkwaliteitsplan Spuiboulevard
- Concept Ontwerp bestemmingsplan Crownpoint
- Uitbreiding Spuihavengarage
- Herinrichting Openbare Ruimte Spuiboulevard – Achterhakkers

Daarnaast zijn belanghebbenden en geïnteresseerden kregen de mogelijkheid om een digitaal of telefonisch 10 minuten gesprek in te plannen met een van de betrokken projectmedewerkers. Ook is er op 7 december een webinar geweest met Dordtse ondernemers over de plannen. Omwonenden zijn in de gelegenheid gesteld om een schriftelijke reactie te geven. Er zijn 27 inspraakreacties binnengekomen. Deze zijn opgeknipt en naar onderwerp gecategoriseerd.

1. Inspraakreacties

Ingevolge de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp) is het niet toegestaan om persoonsgegevens zonder een wettelijke verplichting of absolute noodzaak elektronisch beschikbaar te stellen. In bestemmingsplanprocedures moet hiermee rekening worden gehouden. Dit houdt in dat geen NAW-gegevens (naam, adres, woonplaats) of andere persoonsgegevens die vallen onder de Wbp elektronisch ter inzage mogen worden gelegd.

2. Behandeling inspraakreacties

De reacties worden onderstaand van commentaar voorzien. De reactie wordt eerst in het kort aangehaald.

1. Concept Ontwerp Bestemmingsplan voor het Huis van Stad en Regio

1.1

Bereikbaarheid/parkeren

Inspraakreactie:

Ten aanzien van het huis van de stad heb ik inmiddels na nader ingelicht te zijn begrepen dat er bij de bouw gekeken wordt in hoeverre dat gebouw COVID proof is en nog nadere aanpassingen behoeft. Wel maak ik mij een beetje zorgen over het weghalen van de zoveelste maatschappelijke functie uit de binnenstad, nu die binnenstad al zoveel interactie aan het verliezen is (berkenpoort, muziekschool, bibelot).

Men is voornemens de parkeergarage Veemarkt volledig af te sluiten voor publiek en alleen open te stellen voor vergunninghouders en medewerkers van het Stads kantoor. Dit heeft tot gevolg dat een deel van het centrum minder goed en snel bereikbaar is voor het winkelend publiek aan deze kant van het centrum. De uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen in de Spuihavengarage zorgt voor een andere aanlooproute naar het centrum, deze wordt hierdoor verlegd naar de Voorstraat West. Om het gehele centrum goed bereikbaar te houden voor het winkelend publiek stellen wij voor de Veemarktgarage gedeeltelijk open te stellen voor publiek. Dit deelgebruik is met name op dagen dat er niet gewerkt wordt eenvoudig toe te passen. Zo komen er in het weekend extra parkeerplaatsen beschikbaar als de plaatsen van de ambtenaren worden opengesteld voor publiek. Daarnaast zorgt Covid-19 voor een verschuiving van de werkzaamheden van kantoor naar thuis, waardoor er ook doordeweeks ook extra plaatsen beschikbaar komen. Wij zijn het op basis van bovenstaande argumenten niet eens met het voorstel om de parkeergarage Veemarkt volledig af te sluiten voor het publiek en maken bezwaar tegen dit besluit.

Antwoord:

De sloop van parkeergarage Veemarkt wordt niet geregeld via dit bestemmingsplan. Het plan maakt de realisatie van het nieuwe Huis van Stad en Regio (hierna HvSR) mogelijk met daarin een nieuwe parkeergarage. Het bestemmingsplan regelt niet voor wie de garage gebruikt gaat worden.

Het besluit om parkeergarage Veemarkt te slopen en er een kleinere garage voor terug te bouwen zonder publieke functie komt voort uit het door de gemeenteraad vastgestelde Verkeerstructuurplan Spuiboulevard e.o. In dat plan staan maatregelen die genomen moeten worden om het centrum in de toekomst bereikbaar te houden met de oog op de groei van het aantal woningen en verplaatsingen per auto in de stad. Onderdeel van het plan is om de druk op het kruispunt Stationsweg – Burgermeester de Raadsingel te verlichten door te schuiven met het aanbod van parkeerplaatsen in de parkeergarages. Het klopt dat hierdoor aanlooproutes naar de binnenstad verschuiven. Er zal aanloop blijven naar het centrum via het Achterom omdat het HvSR met haar voorzieningen extra verplaatsingen genereert en omdat de centrale centrumhalte voor de bussen aan het eind van het Achterom komt te liggen.

De precieze invulling van de nieuwe parkeergarage in het HvSR is nog niet bekend. Er zullen naar verwachting maar een beperkt aantal plaatsen worden gebruikt voor parkerende ambtenaren. Die parkeren in principe op afstand op Weeskinderendijk of in garage Spuihaven. Er zal wel beperkt ruimte worden gemaakt voor dienst/deelauto's die gebruikt worden voor de gemeente. Die staan daar dus ook in het weekend. We verwachten dat de garage vooral zal worden gebruikt ter ondersteuning van woningbouwontwikkeling in en om het autoluwe centrum en woningbouwontwikkeling bij het HvSR zelf. En, voor zo ver dat kan het verschuiven van abonneementhouders van de bestaande garages naar de nieuwe om meer publieke plekken vrij te maken. Het voorgestelde dubbelgebruik tussen ambtenaren en winkelend bezoek gaat dus waarschijnlijk niet op voor de garage HvSR.

2. Concept Stedenbouwkundig Raamwerk en beeldkwaliteitsplan Spuiboulevard

2.1

Verkeerstoename

Inspraakreactie:

Er wordt een percentage van 15 % sociale huurwoningen aangehouden. Dat percentage zou hoger moeten zijn, want het percentage mensen dat ingeschreven is en wacht op een betaalbare huurwoning is hoger dan die 15%.

De COVID-crisis zal gevolgen hebben voor de schaarse ruimte in de stad, omdat er een gerede kans is dat mensen hun koopwoningen (de hypotheek) niet langer kunnen betalen na verlies van werk. Het thuiswerken zal mogelijk gevolgen hebben voor de behoefte aan kantoorruimte alsmede de bedrijven en winkels die het mogelijk niet gaan redden. Ik verzoek overstijgend naar de inrichting van de binnenstad te kijken en deze mogelijke ontwikkelingen mee te wegen.

Er wordt in de planvorming nog steeds gedacht vanuit de interesse voor het winkelgebied van de binnenstad, daarbij denkend aan het oude idee van het centrum, de Bagijnhof en Sarisgang. Echter loopt deze winkelontwikkeling anders dan al jaren gesteld en ligt de kwaliteit van Dordrecht in kleinschalig uniek winkelaanbod dat zich niet op die nog steeds onbetaalbare locaties bevindt. De gemeente moet met respect omgaan met het historische gedeelte van de binnenstad en dat niet als een onevenredig zwaar met verkeer belaste ader zien, zoals de Prinsenstraat.

Antwoord:

Voor de Spuiboulevard gaan we uit van gemiddeld 20% van de woningen in het goedkope segment, te weten 10% sociale huur en 10% goedkope koopwoningen. We maken hier een gedifferentieerd woongebied waar ruimte is voor alle doelgroepen. In Dordrecht is veel vraag naar middeldure huur- en koopwoningen. Wie zo'n woning koopt of huurt laat vaak een goedkope woning achter, die dan beschikbaar komt voor woningzoekenden in het goedkope segment.

De Prinsenstaat wordt in principe alleen gebruikt als ontsluitingsroute van een beperkt achterliggend gedeelte van de historische binnenstad. Daar worden geen nieuwe parkeervergunningrechten uitgegeven en geen nieuwe parkeerplaatsen aangelegd om verdere

groei van verkeersbewegingen in de historische binnenstad te voorkomen. Door de ontwikkeling van een transferium aan de rand van het centrum, het bieden van alternatieve vervoerswijze en ondersteunend parkeerbeleid moet op termijn het aantal autobewegingen in de binnenstad gaan dalen.

2.2

Gefaseerde ontwikkeling

Inspraakreactie:

Het plangebied van het Stedenbouwkundig raamwerk is veel kleiner dan dat van de Gebiedsvisie. Is er sprake van een gefaseerde ontwikkeling (en zo ja, hoe dan?) of is de ontwikkeling van het gebied buiten het Stedenbouwkundig raamwerk losgelaten?

Antwoord:

De Gebiedsvisie Spuiboulevard e.o. (2018) is het overkoepelend kader voor de belangrijkste bouwontwikkelingen langs de Spuiboulevard, zoals het Huis van Stad en Regio en de woningbouwontwikkeling. De gebiedsvisie geeft de kaders aan op basis waarvan verdere doorontwikkeling van de plannen voor deze locaties heeft plaatsgevonden. De gemeente is hier trekker van. Daarnaast gaat de gebiedsvisie ook over de afwikkeling van het verkeer en de (her)inrichting van de openbare ruimte. De gemeente is inmiddels gestart met het ontwerptraject voor verschillende straten op basis van het Verkeersstructuurplan Centrum, dat een verdere uitwerking is van de gebiedsvisie.

Er zal sprake zijn van een gefaseerde ontwikkeling in de volgende volgorde: uitbreiden parkeergarage Spuihaven, bouw Huis van Stad en Regio, woningbouwontwikkeling en herinrichting openbare ruimte.

De Gebiedsvisie geeft ook enkele programmatische uitgangspunten mee voor bouwinitiatieven van andere partijen. De planning van deze initiatieven wordt niet door de gemeente bepaald.

2.3

Bouwhoogte

Inspraakreactie:

Voor de nieuwbouw aan het Geldeloze pad wordt een hoogte van 4 bouwlagen/14 meter voorgesteld. Het stedenbouwkundig raamwerk geeft wel een beeld van het aanzicht van de gevel, maar dwarsdoorsnedes over het Geldeloze pad ontbreken. Daardoor is niet inzichtelijk in hoeverre deze hoogte aansluit op 'de kleine korrel' (p. 28) van het Geldeloze pad. De tegenoverliggende oude woningen zijn nog geen 8 meter hoog, en het straatje is vrij smal (ongeveer 10 meter). Mogelijk leidt een bouwhoogte van 14 meter tot een onevenwichtig profiel. Het lijkt me goed dit door middel van doorsnedes en/of perspectieftekeningen (vanaf ooghoogte op straatniveau!) te onderzoeken. De huidige woningen tegen de parkeergarage zijn ook hoger dan de historische woningen aan de overzijde (verschil van 1,5 à 2 meter) en dat gaat prima samen. Inspreker vreest dat een bouwhoogte van 14 meter te hoog gaat zijn.

Antwoord:

Uit nader stedenbouwkundig onderzoek is gebleken dat het vanwege de gewenste goede aansluiting op de bestaande woonbebouwing langs het Geldeloze pad nodig is om (een deel van) de vierde bouwlaag van de nieuwbouw uit te voeren met een verbijzonderde dakvorm en/of terugliggende gevel. Dit uitgangspunt komt terug als stedenbouwkundige richtlijn in het beeldkwaliteitsplan. In het stedenbouwkundig raamwerk zal een doorsnede over het toekomstige Geldeloze pad worden toegevoegd. In het ontwerp-bestemmingsplan wordt de maximale hoogte aan het Geldeloze pad bijgesteld op 13 meter.

2.4

Ontsluiting Papeterpad

Inspraakreactie:

Inspreker wil weten of de stedenbouwkundige ontwikkeling gevolgen heeft op de aansluiting op Papeterspad 5 en de toegang tot de parkeerplaatsen.

Antwoord:

De inrichting van het Papeterspad moet nog worden bepaald. In principe blijft het huidig aantal openbare plaatsen op het gedeelte tussen Singel en Geldeloze pad gehandhaafd. De route van en naar Papeterspad wijzigt als op termijn de verbinding met de Spuiboulevard verdwijnt en je via het Papterspad en de Singel / Aert de Gelderstaat het hoofdwegennet bereikt.

2.5**Sloop en groen****Inspraakreactie:**

Inspreker wil weten wanneer gestart wordt met de sloop van Crownpoint en waarom er geen digitale bijeenkomst is gehouden. En of de gemeente hem kan helpen met het vergroenen van zijn buitenmuur.

Antwoord:

Omdat er nog geen afspraken zijn gemaakt over Crownpoint hebben we geen informatie over het starten van de sloop. Daarom is er ook geen aanleiding geweest voor een digitale bijeenkomst. Inspreker wordt uitgenodigd meer concreet aan te geven wat zijn plan is en welke hulp hij graag van de gemeente zou ontvangen.

2.6**Parkeergelegenheid****Inspraakreactie:**

Insprekers hechten er als bestaande buurtbewoners zeer aan dat de woning te allen tijde goed bereikbaar blijft, ook met de auto. Parkeerdruk mag niet verder toenemen, bestaande vergunninghouders moeten worden ontzien.

gevraagd wordt of er gekeken kan worden naar de mogelijkheden (zonder dat het ten koste gaat van parkeergelegenheid) om de Singel (als verlengde van de Rozenhof en aanloop naar het centrum) te voorzien van klinkers. En of er waar mogelijk de (brede) stoepen voorzien mogen worden van aanvullende beplanting/groen, hetgeen ook de afwatering ten goede komt.

Antwoord:

Dit wordt allemaal meegenomen en afgewogen waar en wanneer straten in Schil-West opnieuw worden ingericht.

2.7**Overlast beperken****Inspraakreactie:**

Trivire geeft de volgende aandachtspunten mee om overlast door bouwwerkzaamheden te beperken:

- Tijdige bewonersconsultatie. De bewoners aan het Geldeloze pad moeten tijdig geïnformeerd worden over de voorgestelde plannen en werkzaamheden, consequenties moeten inzichtelijk zijn en samen met bewoners moet er gekeken worden hoe we de overlast zo goed mogelijk kunnen beperken dan wel compenseren. Dit traject willen we graag samen met de gemeente oppakken.
- Groene aankleding van de gevel van de parkeergarage. In de uiteindelijke situatie is het belangrijk dat de parkeergarage aantrekkelijk oogt. De door de gemeente voorgestelde groene aankleding van de gevel spreekt ons zeer aan. Deze kwaliteit moeten we met elkaar bewaken tijdens de verdere uitwerking.
- Serieus onderzoek naar de mogelijkheid van een groene daktuin op de parkeergarage. Dit kan helpen bij het creëren van voldoende draagvlak.

Antwoord:

Op korte termijn wordt gestart met het onderzoek naar de constructieve en financiële mogelijkheden voor het uitbreiden van de Spuihaven-garage. Daarin wordt de wens voor een daktuin meegenomen in de overwegingen.

2.8

Samenwerken met woningcorporatie

Inspraakreactie:

Trivire stelt voor –om de 15 % sociale huur te kunnen realiseren- om tijdig te overleggen, samen op te trekken en transparantie. En de volgende aandachtspunten:

- o Sociale grondprijs: het op een transparante wijze rekenen met de sociale grondprijs aan de voorkant, ook bij de marktuitvraag, is essentieel voor de financiële haalbaarheid.
- o Vroegtijdig het Programma van Eisen met de m2 inclusief prijs voor de sociale huurwoningen aangeven.
- o Transparantie. Het kan voor beide partijen verhelderend zijn om transparant de exploitatieberekeningen te delen. Wanneer we dit ook nog voegtijdig in de planfase doen, is er ruimte voor optimalisatie, bijvoorbeeld door het plan zodanig vorm te geven dat de planvorming binnen de maximale stichtingskosten haalbaar is.

Antwoord:

Met Trivire is inmiddels afgesproken dat structureel overleg plaats gaat vinden over sociale woningbouw binnen het plangebied. Voor de Spuiboulevard gaan we uit van gemiddeld 10% sociale huur en 10% goedkope koopwoningen.

2.9

Verkleinen winkelgebied

Inspraakreactie:

Wat is de visie van de gemeente Dordrecht aangaat het verkleinen van het winkelgebied?

Antwoord:

De visie van de gemeente Dordrecht op het centrum kunt u vinden in de omgevingsvisie. De omgevingsvisie is te bekijken op

https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0505.Omgevingsvisie-2001/d_NL.IMRO.0505.Omgevingsvisie-2001.pdf

2.10

Contrast bestaande bouw

Inspraakreactie:

De nieuwbouw wordt blokkerig qua design en m.i. ook best hoog qua bouwverdiepingen. Hierdoor wordt het contrast met de bestaande bouw nog groter.

Antwoord:

Na nader stedenbouwkundig onderzoek is geconcludeerd dat er een aantal aanpassingen van het stedenbouwkundig raamwerk mogelijk zijn ten behoeve van een betere aansluiting tussen bestaande bebouwing en nieuwbouw.

Doorgevoerde aanpassingen: de westelijke pleinruimte is vergroot, de rooilijn ter plaatse van de kruising met de Spuiweg is teruggelegd, alle hoogteaccenten staan tov het Geldeloze pad en de Spuiboulevard in de tweede linie, de maximale bouwhoogte van de hoogste hoogteaccenten is verlaagd van 37m naar 34 meter en (een deel van) de vierde bouwlaag langs het Geldeloze pad wordt uitgevoerd met een verbijzonderde dakvorm en/of terugliggende gevel.

Sommige doorgevoerde aanpassingen hebben geleid tot minder woonoppervlak. Om dit te compenseren hebben de hoogteaccenten een iets grotere footprint gekregen.

2.11

Autoluwe zones/bereikbaarheid

Inspraakreactie:

Geluidsoverlast & luchtvervuiling zoveel mogelijk terugdringen/beperken bijv. door de Achterhakkers bewust/nadrukkelijker autoluw te maken. M.n. vrachtwagens en bussen zoveel mogelijk weren zou wenselijk zijn, ook voor de trillingen die ongetwijfeld bijdragen aan de verzakking van ons pand. Eventueel zou ook de toegang van/naar de straks verruimde parkeergarage Crownpoint wellicht aan de andere kant (achterzijde) gemaakt kunnen worden om hier verder aan bij te dragen (dit dus ipv de nu geplande aanrijroute via de Achterhakkers-Spuiboulevard).

Antwoord:

Door een gedeelte van de Spuiboulevard af te sluiten voor autoverkeer wordt het aantal verkeersbewegingen op de Achterhakkers teruggebracht ten opzichte van de huidige situatie. De parkeergarage Spuihaven blijft bereikbaar via de Achterhakkers en Spuiboulevard. Dit zijn de meest geschikte wegen. We studeren nog wel op de mogelijkheid om voor bewoners die in de garage parkeren een achteringang op het Geldelozepad te maken. Het is de vraag of dit technisch mogelijk is. Op termijn zal door het toepassen van milieuzones en de ontwikkeling van stadsdistributie het aantal bewegingen met grote vrachtwagens van en naar het centrum moeten afnemen. Door de afsluiting van de Spuiboulevard zal overigens ook het bevoorradingsverkeer dat naar Achterom, Bagijnhof wil via de Burgemeester de Raadsingel moeten gaan rijden.

2.12

Snelheidverlagende maatregelen/foutparkeerders

Inspraakreactie:

Auto's rijden veel te hard door de bocht van de Achterhakkers en botsen tegen onze gevels. Los van de schade die dit brengt aan ons pand (gevelsteen, verf- en pleisterwerk en reparaties van de hemelwaterafvoer) heeft dit ook al een keer letsel opgeleverd voor een voetganger die werd geraakt. Als er dan toch verkeer blijft in de nieuwe situatie dan zou snelheidsverlagende aanpassingen erg wenselijk zijn. Verder hebben we natuurlijk ook nog de notoire foutparkeerders die bijna dagelijks bij ons op de stoep gaan staan om 'even' een pakketje te gaan halen/brengen bij het PostNL-punt in de Multicopy.

Antwoord:

In het Verkeersstructuurplan is een herinrichting van de Achterhakkers voorzien. Het wegontwerp zal, zodra herinrichting aan de orde is, in afstemming met bewoners van de Achterhakkers worden uitgewerkt.

2.13

Groen

Inspraakreactie:

Graag zoveel mogelijk groen in het verbindingsgebied tussen het centrum en de 19e eeuwse schil, dus vooral ook in het straatbeeld van de Achterhakkers tot aan de rotonde van de Spuiboulevard en niet alleen in de (afgesloten?) ombouwde binnenpleinen/hofjes van de nieuwe 'haven'.

Antwoord:

De inzet is om zo veel als kan groen toe te voegen aan de openbare ruimte. Ook aan de Achterhakkers en de Spuiboulevard. Op de Achterhakkers zal deze wens moeten worden afgewogen tegen de wens het parkeren te blijven faciliteren.

Na stedenbouwkundig onderzoek is geconcludeerd dat er een aantal aanpassingen van het stedenbouwkundig raamwerk mogelijk zijn om de landschappelijke beleving en de openbare toegankelijkheid van het gebied te vergroten.

Doorgevoerde aanpassingen:

- de westelijke pleinruimte is vergroot, zodat daar meer ruimte is voor groen

- (een deel van) de middelste en oostelijke hof worden openbaar toegankelijk en makkelijk vindbaar door royale poorten/openingen in de bebouwing. Het openbare gedeelte van deze hoven krijgt een landschappelijke inrichting en wellicht ook een nader te bepalen passende openbare functie (spelen, verblijven en/of sporten).
- in het schetsontwerp voor de openbare ruimte is meer ruimte gemaakt voor bestaand en nieuw groen.

2.14

Rooilijn

Inspraakreactie:

Bij het middelste bouwblok is de rooilijn verplaatst richting Spuihaven. Dit verkleint de open ruimte aanzienlijk. Met consequenties voor de beleving van het SpuiPark.

Antwoord:

Het in noordelijke richting verschuiven van de rooilijn richting de Spuihaven is een belangrijk uitgangspunt uit de Gebiedsvisie Spuiboulevard e.o. De huidige grote overruimte tussen bestaande kantoorgebouwen en de Spuihaven versterkt de barrièrewerking van de huidige Spuiboulevard tussen de 19^e eeuwse Schil en de historische binnenstad.

De voorgestelde verschuiving van de rooilijn richting de Spuihaven zorgt voor de gewenste stedenbouwkundige samenhang tussen beide stadsdelen met de heringerichte Spuiboulevard als verbindende openbare ruimte.

2.15

Openbare ruimte

Inspraakreactie:

Voor deze verlegging wordt gekozen om een grote groene hof (binnenruimte) te kunnen maken. Alleen wanneer dit hof als kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte wordt ingericht en kan worden gebruikt, kan dit opwegen tegen het gemis van de buitenruimte voor de gevel.

Antwoord:

Na stedenbouwkundig onderzoek is geconcludeerd dat er een aantal aanpassingen van het stedenbouwkundig raamwerk mogelijk zijn om de landschappelijke beleving en de openbare toegankelijkheid van het gebied te vergroten.

Doorgevoerde aanpassingen:

- de westelijke pleinruimte is vergroot, zodat daar meer ruimte is voor groen
- (een deel van) de middelste en oostelijke hof worden openbaar toegankelijk en makkelijk vindbaar door royale poorten/openingen in de bebouwing. Het openbare gedeelte van deze hoven krijgt een landschappelijke inrichting en wellicht ook een nader te bepalen passende openbare functie (spelen, verblijven en/of sporten).
- in het schetsontwerp voor de openbare ruimte is meer ruimte gemaakt voor bestaand en nieuw groen.

2.16

Schaduw

Inspraakreactie:

Het verplaatsen van de rooilijn betekent zowel in het voorjaar als het najaar meer schaduw op de omgeving. Verder verwijzen wij naar de resultaten van Stadslab 7 waarbij we in een participatietraject bouwstenen hebben aangeleverd voor verbetering van het voorliggend ontwerp.

Antwoord:

Het klopt dat door de verschuiving van de nieuwbouw in noordelijke richting meer schaduw zal ontstaan in de openbare ruimte ten noorden daarvan. Doordat er ook 'sunspots' worden gecreëerd door de twee pleinruimtes aan de Spuiboulevard en de openbaar toegankelijke binnenhoven zal men in de toekomst zelf kunnen bepalen of men in de schaduw of in de zon wil verblijven. Langs de Spuihaven zal een fiets- en wandelpad worden aangelegd, zodat men in de zon kan fietsen en wandelen. Op het trottoir direct ten noorden van de bebouwing kan men in de schaduw lopen.

2.17**Rooilijn/groen****Inspraakreactie:**

Nu is de ligging van de routes gekoppeld aan de Spuihaven, wanneer deze aan de rooilijn van de bebouwing wordt gekoppeld ontstaat meer ruimte voor groen. Daarnaast toevoegen van natuurvriendelijke oevers. Drijvend groen is geen degelijke duurzame kwalitatief hoogwaardige voorziening.

Antwoord:

Op korte termijn zal het schetsontwerp voor de Spuiboulevard weer worden opgepakt door de extern ontwerper en het gemeentelijk projectteam. Bovenstaande opmerking op het concept-schetsontwerp zal in het ontwerpproces worden ingebracht.

2.18**Ontwerp oevers****Inspraakreactie:**

De oevers aan de noordzijde van het Spuihaven zijn hard, massief, strak. De huidige oever van het plangebied is een rietberm, het enige aantrekkelijke natuurlijke deel van het plangebied. In het ontwerp wordt ook aan deze kant een harde, rechte oeverlijn gemaakt. Wij denken dat een meer natuurlijke (riet)oever met een afwisselende af en toe verspringende rand (al dan niet afgewisseld met een harde oever/trappen) een meer passend beeld biedt. Graag zouden we ook de relatie met de overzijde zien: hoe verhoudt het ontwerp zich met de kades en profielen aan de overzijde? In hoeverre kan de breedte van het water eventuele voorzieningen in het waterprofiel verdragen? Bijvoorbeeld vlonders voorzien van zitgelegenheid.

Contrasterend aan de harde lijnen van de rooilijnen is er behoefte aan meer vloeiende zachte lijnen.

In profiel BB (ter hoogte van het huidige stadskantoor) is een smalle groenstrook langs de panden getekend, wij vragen aandacht voor realiseren van blijvende kwaliteit daar aan de noordzijde. De zogenaamde klimaatwadi kan een aantrekkelijke blijvend groene voorziening zijn die het ontwerp ondersteunt. Maar het kan ook een akelige betonnen bak zijn, met vooral zwerfvuil. We vragen grote aandacht voor de detaillering, beplanting en het beheer. We hopen op zoveel mogelijk groen, aantrekkelijk, biodivers en goed beheerd.

Antwoord:

Op korte termijn zal het schetsontwerp voor de Spuiboulevard weer worden opgepakt door de extern ontwerper en het gemeentelijk projectteam. Bovenstaande opmerkingen op het concept-schetsontwerp zullen in het ontwerpproces worden ingebracht.

2.19**Ontwerp routing****Inspraakreactie:**

Het combineren van wandel en fietsroutes biedt daarbij mogelijkheden. De snelle fietsroute zou mogelijk over de busroute kunnen lopen (ook shared space). In het buitenland zijn deze situaties bekend.

Antwoord:

Vooralsnog is het de bedoeling dat snelle fietsers via de Burgemeester de Raadtsingel en Spuiweg naar het centrum rijden omdat die route daar beter voor wordt ingericht. Afhankelijk van de bij herinrichting geldende wetgeving ten opzichte van speedpedelecs en het uiteindelijk ontwerp van de Spuiboulevard kan worden gekeken of de 'fietsen' die niet over een fietspad mogen toch op de busbaan kunnen worden toegelaten.

2.20**Ontwerp routing****Inspraakreactie:**

Is eenrichtingsverkeer van de buslijn mogelijk? In dat geval verruimt de kansen voor meer groen.

Antwoord:

Nee. De Centrumhalte wordt vanuit beide richtingen bediend. Er wordt gestreefd naar zo rechtstreeks mogelijke lijnen zonder éénrichtingslussen die de reis langer maken.

Daarbij blijft de Spuiboulevard calamiteitenroute. Dat betekent dat er bij een calamiteit op de Bgm de Raadsingel al het verkeer via de Spuiboulevard omgeleid moet kunnen worden. Daarvoor is een minimale breedte nodig van 6 meter.

2.21**Ontwerp routing****Inspraakreactie:**

Kan de busbaan naar 30 km? In dat geval hoeven de overgangen busbaanopenbaar gebied niet met fysieke maatregelen te worden afgezet. En verder: Er lijken bomen te worden verplant. De hoop blijft dat dit zoveel als mogelijk wordt voorkomen, gezien de huidige omvang van de bomen.

Antwoord:

De Spuiboulevard wordt ontwerpen op de minimale benodigde ruimte die nodig is voor de busbaan en de functie van de weg als calamiteitenroute voor het autoverkeer. Het instellen van een andere snelheid heeft geen effect op het ruimtegebruik of het ontwerp van de weg of de hoeveelheid groen langs de weg.

2.22**Ontwerp routing****Inspraakreactie:**

Tenslotte: De leesbaarheid en interpreteerbaarheid van het aangeboden materiaal op de website verdient aandacht.

Zo ontbraken bijvoorbeeld profielen van de inrichting van de Spuiboulevard.

Antwoord:

We nemen uw suggestie ter harte bij de eindredactie.

2.23**Ontwerp routing****Inspraakreactie:**

Verwachte problemen bij de geplande doorsteek van de Spuihavengarage via de Grote Sluyspoort en Crownpointhof zijn een grote toename van het aantal verkeersbewegingen en onveilige verkeerssituaties. Verder neemt de geluidsoverlast toe en is er toename van fijnstof vanwege optrekkend en stilstaand verkeer bij het in- en uitrijden. Verder maken wij u erop attent dat op de kadastrale grens van de DGSP, ca 3,5 meter uit de gevel, een noodzakelijk aangebrachte grondkerende "L-muur" staat, die zeker niet is berekend op een toename van het geplande autoverkeer. Mogelijke oplossingen zijn het verplaatsen van de in- en uitgang van de parkeergarage naar de Houtkopersplaats aan de oostkant van Crownpoint.

Antwoord:

Als het ontwerp van het 'Crownpointblok' verder uitwerkt is en de grootte en positie van de parkeergarage bekend is zal de ontsluiting verder worden uitgewerkt. De gemeente ziet door de voorziene herinrichting van de Spuiboulevard en de lagere intensiteiten door ingrepen in het verkeersnetwerk geen problemen ontstaan als meer auto's gebruik gaan maken van de uitweg naast de Grote Sluyspoort. Sterker nog, we denken dat wanneer als gevolg van de ontwikkeling de huidige uitrit kan worden verbeterd. De positie van de L-muur is zeker iets om rekening mee te houden en het zal bij de technische uitwerking moeten blijken wat wel en niet kan. Een ontsluiting aan de Houtkopersplaats blijft een mogelijkheid maar heeft op dit moment niet de voorkeur omdat door het gebruik van de huidige uitrit er minder openbare ruimte voor de auto hoeft te worden gebruikt.

2.24

Schaduwtoename/uitzicht

Inspraakreactie:

De verwachte problemen bij de woontoren van het Crownpointhof zijn schaduwtoename en verlies van uitzicht. Mogelijke oplossingen zijn:

- Laat dit hoogteaccent vallen. Verspreid de hierdoor niet te realiseren woningen over het plangebied, zodat het aantal te bouwen woningen gelijk blijft.
- Indien hoogteaccent toch gewenst is, dan graag het volgende voorstel in overweging nemen;
is het verplaatsen van de toren naar de Bajonet. Op één laag kan wellicht hetzelfde aantal woningen worden gerealiseerd als in de geplande toren. Dan is er geen reden om de toren te handhaven.
- Graag ook de nieuwe plannen aan laten sluiten op de huidige bebouwing. Bij voorkeur zouden wij zien dat het gedeelte van het CPH gecombineerd wordt met kleinschalige 3-4 laagse appartementenblokjes hetgeen beter past bij het fijnmazige woongebied rondom de groene hof achter De Grote Sluyspoort.

Antwoord:

Uit een bezonningsstudie blijkt dat deze woontoren tov het huidige kantoorgebouw geen nadelige invloed heeft op de bezonning op de balkons en woningen van De Grote Sluyspoort en de achtertuinen van de woningen aan het Geldeloze pad en de Sluisweg.

Uit 3D-onderzoek blijkt dat het huidige kantoorgebouw aan de zijde van de groene hof qua bouwmassa groter is dan de beoogde bouwmassa van de nieuwbouw.

2.25

Bomen/Inrichting Geldeloze pad

Inspraakreactie:

Ik zou er erg blij van worden als er (kleine) bomen in de Geldeloze straat geplant zouden worden. Ook zou het fijn zijn als er - in lijn met de ambitie in de Gebiedsvisie dat de secundaire straten met name zijn 'ingericht op een voetgangers- en fietsersmilieu' (p. 33) - continue en iets bredere trottoirs zouden zijn tussen Generaal van der Heijdenstraat en Hellingen/Papeterspad. Het Geldeloze pad is nu toch vooral ingericht op auto's.

Antwoord:

In het definitieve schetsontwerp voor de openbare ruimte zal het Geldeloze pad worden meegenomen.

2.26

Transformatie school naar woningen

Inspraakreactie:

In de Gebiedsvisie is sprake van 'transformatie school naar woningen' aan de Singel (plattegrond p. 32). In het Stedenbouwkundig raamwerk vind ik er niets over terug. Ik zou graag willen weten wat de status is van deze transformatie.

Antwoord:

De omgevingsvergunning is verleend en de daartegen ingediende bezwaarschriften zijn behandeld. Er is recent beroep ingesteld; behandeling daarvan volgt.

2.27

Gevel

Inspraakreactie:

Op p. 68 staat schetsmatig aangegeven dat een verspringende gevel niet is toegestaan. Er moet sprake zijn van een 'gevelcompositie die de verticaliteit benadrukt'. Met name in de zone achter de

Spuiboulevard zal de aansluiting op de kleinschalige historische bebouwing en de lagere nieuwbouw juist sterker worden wanneer de torens niet als rechte monolieten worden vormgegeven.

Antwoord:

Door de stedenbouwkundig adviseur zal worden gezien of hier een aanscherping nodig is.

2.28

Natuurinclusief bouwen

Inspraakreactie:

Het zou mooi zijn om de lat hoog te leggen en natuurinclusief bouwen toe te passen bij alle nieuwbouw: ook de gebouwde ruimte kan immers plaats bieden aan diverse diersoorten (vogels, insecten, vleermuizen). In het programma van eisen voor de ontwikkelaars/architecten kan dit verplicht worden gesteld. Er zijn verschillende manieren om dat te doen variërend van precies voorschrijven tot punten toekennen voor verschillende toepassingen.

Antwoord:

In de 100%-versie van het stedenbouwkundig raamwerk en beeldkwaliteitsplan wordt uitgebreider ingegaan op het thema van natuurinclusief bouwen. Specifieke input is aangeleverd door de gemeentelijk ecooloog.

2.29

Spuihaven

Inspraakreactie:

Wordt de Spuihaven nu verbreed, zoals in de Gebiedsvisie aangegeven? Krijgt deze een natuurvriendelijke oever en zitplaatsen erlangs?

Antwoord:

Op dit moment wordt gewerkt aan de afronding van het schetsontwerp voor de Spuiboulevard. In dat schetsontwerp wordt rekening gehouden met verbreding van delen van de Spuihaven, ecologische oevers en zitplaatsen met uitzicht over het water.

2.30

Kwaliteitsverbetering langzaam verkeer

Inspraakreactie:

De kwaliteitsverbetering van de langzaamverkeersverbinding tussen Geldelozepad en Spuiboulevard (westelijk langs de parkeergarage) blijkt niet uit de tekening. Waaruit bestaat die kwaliteitsverbetering? Ik zie vooral nog steeds veel verharding.

Antwoord:

Het klopt dat de kwaliteitsverbetering in het gepubliceerde schetsontwerp op de verbinding tussen Spuiboulevard en het Geldelozepad nog niet optimaal is. Op dit moment wordt gewerkt aan een aangepast schetsontwerp voor de openbare ruimte. In dit schetsontwerp wordt ingezet op meer ruimte voor groen en verblijven, ook op de verbindingen tussen Spuiboulevard en het Geldeloze pad. De precieze uitwerking kunnen we pas doen als meer bekend is over hoe de woningen op de locatie waar nu nog het Crownpointkantoor staat er uit komen te zien (o.a. waar de in- en uitgangen komen) en we meer weten over het ontwerp voor de te renoveren Spuihavengarage.

2.31

Beplanting

Inspraakreactie:

Wat betekenen de verschillende kleuren groene vlakken? Ik hoop dat de lichtgroene vlakjes op de Spuiboulevard niet op strak gemaaid gazon duiden, want dan verandert het beeld niet wezenlijk ten opzichte van de huidige situatie. Als biodiversiteit echt een ambitie is, dan zou het op zijn minst bloemrijk gras moeten zijn, maar een gevarieerde beplanting van vaste planten (met daarbij

aandacht voor de waarde voor insecten) en aan de waterzijde mogelijk een meer losse structuur van bomen van verschillende soorten kan het een heel aantrekkelijke plek maken.

Antwoord:

Op korte termijn zal het schetsontwerp voor de Spuiboulevard weer worden opgepakt door de extern ontwerper en het gemeentelijk projectteam. Bovenstaande opmerkingen op het concept-schetsontwerp zullen in het ontwerpproces worden ingebracht.

2.32

Geldeloze pad

Inspraakreactie:

Waarom omvat het schetsontwerp openbare ruimte het Geldeloze pad niet? Dit is toch onderdeel van het Stedenbouwkundig raamwerk?

Antwoord:

In het definitieve schetsontwerp voor de openbare ruimte zal het Geldeloze pad worden meegenomen.

2.33

Diverse opmerkingen

Inspraakreactie:

Overgangszone; uitgebreid behandeld maar niet in de zin van publiek/openbaar; bijv. arcades. Minder privé aan de voorkant maar meer openbaarheid; functiemenging in de plint, geen blinde gedeelten vanwege bergingen/fietsenstallingen. Afkleden met functies met openbare uitstraling? Verdiepingshoogte in plinten aanpassen op multifunctioneel gebruik.

- Onderdoorgangen: hoogte van 2 verdiepingen (licht en soc. veiligheid), niet op aanzicht Spuiboulevardgevel (pdf blz 28); wel getekend in artist impression.
- Hoogte en hoogte accenten stedelijk? Stedelijkheid wordt vooral bepaald door openbaarheid en aangetast door te private uitstraling en monocultuur.
- Fout in tekening (pdf blz 9): Kaartjes met volledig doorgetrokken spuihaven; daardoor niet zichtbaar de relatie met pleinen en oversteekpunten/bruggen
- Schaduwdiagrammen tbv Spuiboulevard en Hoven; vooral westelijke hof.
- Geen aandacht voor windbelasting; tochtgaten, onderdoorgangen.
- Aandacht voor zichtlijnen prima!: ook gedacht aan het straalpad? Had ik t.h.v. het Beverwijcksplein mee te maken. Is daar ergens.
- Geen fietsroutes ingetekend op LV kaart?? (pdf blz 16-nota blz 30)
- Pleidooi voor Inrichting Spuiboulevard met extra aandacht voor de dwars oversteken in noord-zuidrichting? Veiligheid voor fietsers/voetgangers vanwege intensief busverkeer.

Meer achtergrondinfo nodig ter ondersteuning van best verregaande architectonische regels. Ik snap de meeste vanwege mijn achtergrond. Maar als voorbeeld: waarom mag geen onderscheid zichtbaar worden tussen plint, middenstuk en bekroning. Waarom een monoliet-uitstraling? Misschien is er een goede reden; ik kom er niet achter. Voorbeeld 2 (pdf blz. 35): een gebouw met een relatief glad uiterlijk hebben; geen sprongen en uitsteeksels. Vanuit opwarming/koeling/windsnelheid is de detaillering en plasticiteit zeer belangrijk. Lijkt niet te worden onderkend.

Antwoord:

Er komen voldoende oversteekplekken. Er rijdt straks gemiddeld 1 bus per 1,5 minuten per richting. Dat betekent dat je op de meeste momenten zonder op een bus te hoeven wachten de busbaan kan oversteken. Er is veel minder verkeer dan in de huidige situatie. Oversteken wordt makkelijker.

De overige opmerkingen worden meegegeven aan het stedenbouwkundig bureau.

2.34

Extra brug

Inspraakreactie:

De pleidooien voor een extra brug op 80m van een bestaande brug snap ik niet echt. De continuïteit aan de overkant richting Voorstraat is niet bepaald wervend. Beter is het geld te

investeren in de attractiewaarde van de plein- en plintkwaliteit op de route vanaf de Hellingen naar de bestaande brug en oversteek vanuit de Spuiweg. Waarom zou je bezoekers van de binnenstad in achterafstraatjes langs de achterkanten van winkels laten passeren i.p.v. door de winkelstraat? Of mis ik iets?

Antwoord:

Er komt geen nieuwe brug over de Spuihaven. Er wordt gebruik gemaakt van de bestaande de Ruitenbrug en Spuibrug.

3. Concept Ontwerp bestemmingsplan Crownpoint

3.1

Bouwhoogte

Inspraakreactie:

De hoogte van de bouwplannen voor locatie Crownpoint wordt acht woonlagen. Hierdoor is privacy van bewoners Sluisweg in het geding, zowel buiten in de tuin als binnen. Daarnaast blokkeert de flat van acht woonlagen de zon in de tuinen. Laagbouw, eengezinswoningen of herenhuizen zouden veel beter aansluiten op de omgeving en op de bestaande woningen. Graag wil ik u vragen de hoogte van de panden te herzien of overwegen hier een ander type woning te plaatsen.

Antwoord:

Het huidige kantoorgebouw is aan de zijde van de groene hof qua bouwmassa groter dan de beoogde bouwmassa van het nieuwe woongebouw Alleen het hoogteaccent van de nieuwbouw krijgt een hoogte van 8 bouwlagen. Uit een bezonningsstudie blijkt dat deze woontoren geen nadelige invloed heeft op de bezonning op de balkons en woningen van De Grote Sluyspoort en de achtertuinen van de woningen aan het Geldeloze pad en de Sluisweg.

Tussen de achtertuinen van de woningen aan de Sluisweg en de nieuwbouw zit een grote ruimte in de vorm van de groene hof. De bomen in de groene hof zullen de inkijk vanuit de woontoren in de achtertuinen beperken. Om de confrontatie tussen het hoogteaccent en de bestaande bebouwing nog wat meer te verzachten wordt het hoogteaccent in de 100%-versie van het stedenbouwkundig raamwerk in de tweede linie geplaatst.

3.2

Bestemming maatschappelijke voorzieningen

Inspraakreactie:

Het huidige concept bestemmingsplan beperkt de mogelijkheid voor de kinderopvang tot 500 m2. Wij stellen voor om de beschikbare ruimte voor maatschappelijke voorzieningen te vergroten tot een maximaal 1.000 m2 (samen met de andere voorzieningen).

Antwoord:

Er zal gekeken worden naar de mogelijkheid wordt gegeven om tot 1.000 m2 af te wijken van het bestemmingsplan voor maatschappelijke voorzieningen.

4. Uitbreiding Spuihavengarage

4.1

Geluidsoverlast/uitzicht

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt of de geluidsoverlast van de ventilatie van de parkeergarage tot een minimum kan worden beperkt. Verder wordt gevraagd of het uitzicht op de Grote kerk behouden blijft en of de Spuihaven rondom bekleed wordt.

Antwoord:

Het geluid van de ventilatie van de parkeergarage zal moeten voldoen aan de wettelijke eisen die daarvoor gelden. De vraag over uitzicht op de Grote Kerk kan alleen worden beantwoord wanneer de exacte positie bekend is van waaruit wordt gekeken. In de plannen is rekening gehouden met belangrijke zichtlijnen naar de Grote Kerk.

4.2

Parkeren

Inspraakreactie:

Inspreker vindt het een gemiste kans dat het niet mogelijk zou zijn voor bewoners van de binnenstad in de parkeergarage Spuihaven te parkeren, om het parkeren op straat te verminderen.

Antwoord:

De capaciteit van garage Spuihaven is nodig voor de bewoners van Schil West en bezoekers van de binnenstad. De gemeente zet er op in dat Transferium Weeskinderendijk de alternatieve en qua prijs aantrekkelijke alternatieve plek wordt voor binnenstadbewoners om de auto te parkeren.

4.3

Parkeergarages/gebiedsvisie

Inspraakreactie (deel 1):

In de Gebiedsvisie worden de parkeergarages Spuihaven en Veemarkt gekarakteriseerd als ruimtelijke verstoringen die afbreuk doen aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. De woningen die tegen de garages aan zijn gebouwd zijn van een lage kwaliteit.

Kortom, de Gebiedsvisie en het Mobiliteitsrapport geven duidelijk aan dat behoud van de parkeergarages strijdig is met de ambities voor het gebied en daarom ongewenst is. Er wordt in de Gebiedsvisie uitgegaan van sloop van de Spuihavengarage en nieuwbouw op een nieuwe, westelijker gelegen locatie.

In het Stedenbouwkundig raamwerk en in het Mobiliteitsrapport wordt echter geheel niet meer gesproken over sloop en nieuwbouw van de Spuihavengarage, maar wordt zelfs uitgegaan van vergroting van deze garage. Een onderbouwing van deze koerswijziging ontbreekt. Het is strijdig met de Gebiedsvisie, het 'voorwaardelijk kader voor herontwikkeling' en zou dus niet mogelijk moeten zijn. In lijn met de analyse in de Gebiedsvisie kan de conclusie worden getrokken dat met behoud van de Spuihavengarage de verdichtingsambities en ambities voor ruimtelijke kwaliteit niet gehaald zullen worden.

Ook de woningen die tegen de Spuihavengarage aan zijn gebouwd, en waarvan de Gebiedsvisie heeft geconcludeerd dat ze van 'onvoldoende architectonische kwaliteit' zijn, blijven in het Stedenbouwkundig raamwerk gehandhaafd.

Antwoord (deel 1):

Het klopt dat er in de Gebiedsvisie in de analyse van de bestaande situatie is geconcludeerd dat de huidige bovengrondse parkeergarages in het gebied (Spuihaven en Veemarkt) afbreuk doen aan de ruimtelijke kwaliteit in het gebied. Elders in de Gebiedsvisie (p39) wordt de variant renovatie/uitbreiding voor de parkeergarage Spuihaven al benoemd in combinatie met een P+R-locatie buiten het plangebied. Op p45 wordt beschreven dat in de vervolgfase na de Gebiedsvisie onderzocht moet worden welke soort parkeervoorziening financieel, technisch en praktisch haalbaar is. In het ontwerp van SchmidtHammerLassen voor het Huis van Stad en Regio wordt de openbare parkeergarage Veemarkt vervangen door een kleinere stallingsgarage voor doelgroepen.

Uit gesprekken met woningcorporatie Trivire bleek dat herontwikkeling van de sociale huurwoningen die tegen de parkeergarage Spuihaven zijn aangebouwd op middellange termijn niet aan de orde zal zijn. Uit nader onderzoek naar de parkeergarage bleek dat renovatie en uitbreiding

toch tot de mogelijkheden behoort. Financieel en planningstechnisch is deze variant gunstiger dan ondergrondse parkeeroplossingen. Ook vanuit het oogpunt van duurzaamheid (circulair bouwen en toekomstwaarde) is het renoveren en uitbreiden van de bestaande parkeergarage te prefereren boven het bouwen van een nieuwe ondergrondse parkeergarage. Uiteindelijk hebben deze inzichten ertoe geleid dat de bestaande parkeergarage Spuihaven opgenomen moet worden in het stedenbouwkundig raamwerk voor de woningbouwontwikkeling.

Inspraakreactie (deel 2):

In plaats van het hof dat zich opent naar de Spuiboulevard, zoals in de Gebiedsvisie geschetst, en daardoor bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte, wordt er nu een besloten hof gemaakt, dat aan één zijde wordt begrensd door de Spuihavengarage. Dus in plaats van een groene ruimte ten goede te laten komen aan de kwaliteit van de openbare ruimte, wordt deze nu grotendeels privaat, waarbij de woningen rondom het hof ook nog eens uitkijken op de gevel van de parkeergarage. Ook al wordt deze bekleed met hout en groen (let wel, het aanleggen en beheren van een hoge groene gevel van hoge kwaliteit kost ook veel geld!), het blijft een parkeergarage - een inherent lelijk ding.

Ten slotte blijkt uit het Stedenbouwkundig raamwerk dat de doorgang voor langzaam verkeer tussen Spuiboulevard en Geldelozepad naast de entree van de parkeergarage (die wordt uitgebreid) komt te liggen. De in de Gebiedsvisie geconstateerde negatieve impact van de parkeergarage op de kwaliteit van deze langzaam-verkeersverbinding blijft dus in stand.

Antwoord (deel 2):

Na stedenbouwkundig onderzoek is geconcludeerd dat er een aantal aanpassingen van het stedenbouwkundig raamwerk mogelijk zijn om de landschappelijke beleving en de openbare toegankelijkheid van de hof te vergroten. (Een deel van) de hof wordt openbaar toegankelijk en makkelijk vindbaar door royale poorten/openingen in de bebouwing. Het openbare gedeelte van deze hoven krijgt een landschappelijke inrichting en wellicht ook een nader te bepalen passende openbare functie (spelen, verblijven en/of sporten).

Vanaf deze openbare hof zal men de parkeergarage inderdaad kunnen zien. Daarom worden er hoge beeldkwaliteitseisen aan de zichtbare gevels gesteld. Een flauwe trap langs de noordgevel van de garage zal zorgen voor de gewenste levendigheid langs de hof.

4.4

Elektrische oplaadmogelijkheden

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt om voldoende plaatsen met elektrische oplaadmogelijkheden in de parkeergarage te realiseren.

Antwoord:

De vraag om voldoende oplaadpunten wordt meegenomen bij het opstellen van het programma van eisen voor de Spuihavengarage

4.5

Voetgangersuitgang parkeergarage

Inspraakreactie:

Waarom komt de voetgangersuitgang van de parkeergarage Spuihaven met een lange trap richting de Hellingen? Dat betekent dat dit wederom een min of meer nooduitgang wordt. Die niet logisch is voor de gebruiker van de parkeergarage.

Antwoord:

De parkeergarage Spuihaven krijgt 2 in- en uitgangen voor voetgangers. De ene ligt in het verlengde van de lange trap en komt via een doorgang onder de bebouwing uit op de Hellingen. Deze in- en uitgang heeft een sterke relatie met de Grote Spuistraat. De andere komt uit op het westelijke plein aan de Spuiboulevard. Vanaf hier heeft men goed zicht op de toren van de Grote Kerk. Via de Ruitenbrug is de West-Voorstraat snel te bereiken.

5. Herinrichting Openbare Ruimte Spuiboulevard – Achterhakkers

5.1

Spuiweg

Inspraakreactie:

Jammer dat schetsontwerp ophoudt bij de kruising van Spuiweg/ Singel. Spuiweg tot aan de tunnel zou ook meegenomen moeten worden. Daar zou een snelheidsbeperking van 30 km/h moeten komen zoals die ook geldt op de Singel. En het zou daar ook opknappen als er bomen geplaatst worden.

Antwoord:

Herinrichting van de Spuiweg is onderdeel van het Verkeerstructuurplan Spuiboulevard e.o. Voorzien is dat de Spuiweg onderdeel wordt van de 30-zone en ingericht als fietsstraat. Daar wordt als herinrichting aan de orde is apart ontwerp voor gemaakt. Dan zal zeker gekeken worden of het haalbaar is om bomen te plaatsen.

5.2

Calamiteiten

Inspraakreactie:

Hoe wordt omgegaan met een mogelijke calamiteit bij het spoor waarbij de burgemeester de Raadtsingel niet meer toegankelijk is? Of als er een ongeval, brand of wat dan ook op of in de buurt van burgemeester de Raadtsingel plaatsvindt.

Antwoord:

De Stationsweg, Johan de Wittstraat, Spuiboulevard en Achterhakkers blijven zo ingericht dat deze wegen als calamiteitenroute gebruikt kunnen worden en het verkeer van de Bgm de Raadtsingel over kunnen nemen als dit tijdelijk moet.

5.3

Bezwaar autovrij

Inspraakreactie:

Inspreker wil bezwaar maken tegen het autovrij maken van het gedeelte Spuiboulevard voor ons complex (Spuiboulevard 262). De parkeergarage van het complex moet te allen tijde voor de auto's van de gebruikers bereikbaar zijn en blijven. Tevens staan er in de garage 5 grote papier- en afvalcontainers welke wekelijks door vrachtwagens geleegd worden.

Antwoord:

De parkeergarage en containers blijven bereikbaar. In principe rijdt men na uitvoering van alle plannen via de Spuiweg / Singel / Aert de Gelderstraat naar de bgm de Raadtsingel.

5.4

Tijdelijk realisatie

Inspraakreactie:

Inspreker vreest door alle plannen jarenlang met zijn bedrijf in een bouwput te zitten en vraagt of er al een tijdelijk bekend is vanaf de concrete aanvang tot de totale realisatie van de plannen zodat hij daarom met zijn bedrijf kan participeren.

Antwoord:

Er zal gedurende meerdere jaren sprake zijn van bouwactiviteiten in het gebied. Op dit moment is hiervoor nog geen betrouwbare planning te geven. De sloop- en bouwactiviteiten zullen voor het merendeel plaatsvinden in de periode 2023 t/m 2027.

5.5

Wegvallen centrumfunctie/brancheorganisaties

Inspraakreactie:

Inspreker geeft aan dat de uiteindelijke uitwerking kan betekenen dat het centrum van Dordrecht degradeert naar een buurtwinkelcentrum. Oorzaak is het autoluw maken van de Spuiboulevard. Het hoge aantal parkeerplaatsen dat in het centrum wordt weggehaald. Er worden tellingen gebruikt van de huidige situatie. Maar wil je het centrum rendabel krijgen heb je al twee keer zoveel bezoekers nodig. Dat betekent twee keer zoveel auto's. En het niet functioneren van een transferium op Weeskinderdijk.

Het plan houdt totaal geen rekening met het veranderen van werken. Mensen werken straks veel meer vanuit huis. Waardoor je veel meer auto's de hele dag hebt van bewoners. Bewoners gaan echt niet de auto op Weeskinderdijk parkeren zeker niet als dat ook betaald parkeren wordt om vervolgens lopend naar huis te moeten gaan. Want pendelbussen rijden niet altijd op de uren wanneer bewoners thuis komen of weggaan.

Informeer de gemeenteraad eerlijk op het risico van het wegvallen van een echte centrum functie door dit plan. Dat de investeringen in de uitbreiding parkeergarage Spuihaven en Weeskinderdijk wel eens een verloren investering wordt. Dat de Dordtse bevolking straks voor bijzondere aankopen altijd aangewezen zijn op Rotterdam en/of Breda. Hiermee de aantrekkelijkheid van Dordrecht om te wonen nog verder af neemt.

Verder bevreemd het mij dat meningen van de organisaties POBD en InRetail als brancheorganisatie niet ter harte neemt. Deze organisatie hebben bezwaren tegen deze plannen en daar doet u niets mee. Ik mis een goede visie wat de gemeente gaat doen met het gebied er om heen. Je gaat plannen doorvoeren die invloed gaat hebben op de winkelstand.

Antwoord:

Het meeste bezoek voor het centrum komt met de fiets. Dit zal naar verwachting alleen maar toenemen en wordt door de geplande ingrepen beter gefaciliteerd. Ook zal door de bouwontwikkelingen in om het centrum (op loop- en fietsafstand) het aantal omwonenden en daarmee aantal bezoekers toenemen. Het centrum krijgt door de ontwikkelingen juist een impuls in de kwaliteit van de openbare ruimte, levendigheid en bereikbaarheid. Alleen niet alleen in autobereikbaarheid. Voor bezoekers per auto blijven er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Er komt juist een gevarieerder en groter aanbod, ook qua prijs. Het wordt voor bezoekers die langer in de stad willen zijn door de ontwikkeling van het transferium juist mogelijk om zonder hoge parkeerkosten langer in de stad te blijven. Ook zal bij evenementen door het Transferium veel parkeervraag opgevangen kunnen worden waardoor er voor bezoekers die kort en dichtbij het centrum willen parkeren meer ruimte over blijft. Overigens zou het wegennetwerk de verkeersstromen van en naar twee keer zo zoveel parkeercapaciteit in de binnenstad helemaal niet aankunnen, zelfs nog losgezien van de beperkingen van het wegennet op gebied van geluid en luchtkwaliteit.

5.6

Herinrichting Achterhakkers

Inspraakreactie:

Tegen het plan vanwege de volgende punten (voor onderbouwing zie brief):

- Autoluw maar meer bussen: Tijdelijk toename van verkeer, uiteindelijk minder verkeer onduidelijk.
- Verkeerslawaaai: Verhoging van reeds zeer te hoog aantal decibels
- Trillingen: door de weg dichtter op de gevel te situeren, meer trillingen, meer lawaai
- Onveilige verkeerssituatie: te dicht op de gevel inrijden in gevels
- Inrijden in garage op nr. 17 door versmalling stoep niet meer mogelijk

Conclusie: we zijn tegen de voorgestelde herinrichting van de Achterhakkers en wij stellen de gemeente Dordrecht hierbij in gebreke voor het niet nemen van de noodzakelijke maatregelen om gezondheidsschade en schade aan ons eigendom te voorkomen. Wij geven de gemeente een termijn van twee maanden om alsnog afdoende maatregelen te (gaan) treffen, bij gebreken waarvan wij de gemeente aansprakelijk stellen voor de reeds geleden en nog te lijden schade.

Antwoord:

Inzet van het Verkeersstructuurplan is juist lagere verkeersintensiteiten op Achterhakkers. Ontwerp moet nog in afstemming met bewoners uitgewerkt worden. Zal oplopen met verwacht kadeherstel.

5.7

Bevoorrading/distributie

Inspraakreactie:

Inspreker stelt voor bij een eventuele bevoorrading van de stad opnieuw te bezien in hoeverre vracht langs het water naar de binnenstad gebracht kan worden in plaats van via de historische stad. Het zelfde zou mogelijk kunnen zijn voor de transfer van de randparkeermogelijkheid naar de binnenstad.

Antwoord:

Stadsdistributie vanaf rand centrum is ook wens van de gemeente. Weeskinderdijk moet deel autoverkeer bezoekers af gaan vangen aan rand van het centrum.

5.8

Pendelbus

Inspraakreactie:

Waar stopt de pendelbus die vanaf weeskinderdijk zou komen, is dat ook bij de Prinsenstraat en ter hoogte van parkeergarage spuihaven?

Antwoord:

Er rijden met hoge frequentie stad- en streekbussen tussen Weeskinderdijk en het centrum. Je hoeft er nooit meer dan vijf minuten te wachten. Meestal minder. Je bent dan met de bus in drie minuten in het centrum. Een aparte pendelbus is dus niet nodig. Er komt waarschijnlijk wel een speciaal buskaartje. Bij evenementen kunnen er speciale pendelbussen worden ingezet als de evenementlocatie niet zo makkelijk met het OV te bereiken is. Er is en blijft een halte aan de Spuiboulevard ter hoogte van garage Spuihaven.

5.9

(Alternatieve) Ontsluiting

Inspraakreactie:

Tijdens een eerdere presentatie van het verkeersstructuurplan was er sprake van dat een ontsluiting van de parkeergarage Veemarkt via de Muys van Holystraat zal gaan verlopen. Als alternatieve ontsluitingsroute zou prima dezelfde route gebruikt kunnen worden als voor de (nog te ontwikkelen) appartementen *locatie Van Godewijckstraat*. De parkeergarage van deze appartementen zal toegankelijk worden via de Beverwijkstraat (dus via de achterzijde van het complex gezien vanaf de Muys van Holystraat). Op die manier kan het verkeer in de Muys van Holystraat beperkt blijven.

Antwoord:

De ontsluitingsroute van de nieuwe garage in het huis van Stad en Regio wordt bepaald als duidelijk is hoe groot de garage wordt en door welke groepen deze gebruikt gaat worden. Het aantal verwachte verkeersbewegingen van en naar de garage is bepalend voor de te maken keuze.

5.10

Commentaar op het Strategisch Mobiliteitsplan

Samenvatting commentaar en reacties:

1. De verkeersstudie zou wat ons betreft breder opgezet moeten worden. De doorstromingsproblemen van de Burgermeester de Raadsingel nemen toe als de Spuiboulevard een knip krijgt. In deze delen wij de conclusie 'kruispuntbelasting' op bladzijde 26 niet; weliswaar neemt het aanbod op de Johan de Wittstraat mogelijk af (behalve door de bussen die met voorrang het kruispunt blokkeren), maar de druk op de Singel neemt navenant toe.
Een tunnel voor het station is te overwegen (doorstroming) zoals ook een tunnel (of andere oplossing) bij de spoorwegovergang Krommedijk. Natuurlijk zijn dat boeiende puzzelstukjes. Mogelijk valt dit buiten het bestek van deze studie, maar het moet genoemd worden.
Effect: waterbedeffect. De voorliggende gebiedsstudie is mogelijk te klein voor een stad als Dordrecht met vooral veel waterwegen.

2. Bij verkeersdruk op de Raadsingel beweegt men weer naar de Spuiboulevard toe via het kruispunt Dokweg/Korte Parallelweg/Wilgenbos. Het verkeer zoekt zijn weg en zo verwachten we ook toenemende verkeersdruk op onze buurt.
De ervaring leert dat verkeersdeelnemers hardleers zijn, zeker bij bezoekers van buiten de stad. Men rijdt toch de stad in.

Effect: meer trillingen, meer verkeersdruk, geluid- en stankoverlast, luchtvervuiling en afname woonkwaliteit.

3. In het mobiliteitsplan wordt niet genuanceerd gekeken naar de bijkomende effecten van het verkeer (geluid, stank/lucht en trillingen) en de soorten van aandrijving bij auto's en fietsen. Er is een elektrische omslag gaande die benut kan worden.
Dit levert mogelijkheden op om geluidsoverlast en luchtvervuiling te bestrijden:
 - a. De druk van autoverkeer te doen afnemen (meer fietsen) en
 - b. De luchtvervuiling en geluidsoverlast te doen afnemen (elektrisch aangedreven auto's)Dit kan gestimuleerd worden door bijvoorbeeld voorzieningen aan te bieden voor het opladen van de betreffende vervoersmiddelen.

Effect: verminderde trillingen, afname verkeersdruk, geluid- en stankoverlast, luchtvervuiling en toename woonkwaliteit.

4. Parkeren voor bewoners moet betaalbaar blijven.
Effect: in stand houden woonkwaliteit

5. Het in- en uitrijden van de Prinsenstraat op de kruising met de Spuiboulevard geeft voortdurend problemen. Op bladzijde 9 komt dat onvoldoende in beeld. Files, 'structurele congestie' rond de spits met geluid-, stankoverlast en luchtverontreiniging tot gevolg. Dit probleem wordt helaas niet genoemd. Het afnemen van de verkeersintensiteit op de Spuiboulevard kan een bijdrage leveren aan de oplossing van dit probleem.
Mogelijk kan er ook een verbod worden ingesteld, komende vanuit de Prinsenstraat, op links afslaan richting Spuiboulevard. Op deze wijze wordt men tevens gedwongen de grote verkeersaders op te zoeken.

Effect: verminderde trillingen, afname verkeersdruk, geluid- en stankoverlast, luchtvervuiling en toename woonkwaliteit.

6. In alternatieven 4 en 5 neemt de druk op de Prinsenstraat licht toe. Natuurlijk vinden we dat niet gewenst. In het algemeen vinden we dat de Prinsenstraat als toegangsweg voornamelijk gebruikt mag worden door bestemmingsverkeer met beperkt gewicht en lengte voor de achterliggende lob. Dit vanwege de delicate conditie van de ondergrond en monumenten.
Dat moet aan de voorkant, Spuiboulevard, helder zijn. De straatinrichting aan de voorkant ontmoedigt het overige verkeer (in aanbod en snelheid) nog onvoldoende.
Effect: verminderde trillingen, afname verkeersdruk, geluid- en stankoverlast, luchtvervuiling en toename woonkwaliteit.

Antwoord:

1. Het verkeerstructuurplan heeft als doel de verkeersdruk te concentreren op de Bgm de Raadtsingel (en deze daarvoor geschikt te maken) en tegelijkertijd de verkeersintensiteiten op de Spuiboulevard, Achterhakkers, Singel en Spuiweg te verlagen. Op basis van de verkeersmodelstudies verwachten we een verkeersafname van tenminste 25% op de Albert Cuypsingel en Nicolaas Maessingel.
2. Dit verwachten wij niet. Via de Achterhakkers bereik je alleen nog maar garage Spuihaven. Daarbij zijn de maatregelen er op gericht dat je zo snel mogelijk komende vanaf de Dokweg rechtsaf naar de Bgm Raadtsingel wordt geleid.
3. Qua lucht zal elektrificatie van het wagenpark of het gebruik van waterstof zeker een bijdrage leveren.
Het geluid van autoverkeer wordt vooral veroorzaakt door het geluid dat de banden maken. Dat wordt bij elektrische auto's helaas niet minder.
Het meest effectief is het fietsen zo veel mogelijk stimuleren en faciliteren en tegelijkertijd de auto's daar faciliteren waar dit het beste kan qua geluid/lucht etc..
4. Opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.
5. De knip op de Spuiboulevard moet dit probleem gaan oplossen. Voordat dit kan zullen eerst aanpassingen aan de Bgm de Raadtsingel moeten worden gedaan.
6. De Prinsenstraat is al alleen voor bestemmingsverkeer in het achter gelegen gebied. Het aantal verkeersbewegingen kan eigenlijk alleen beperkt worden door het aantal parkeermogelijkheden in het gebied te beperken of door parkeer- en vergunningentarieven het inrijden van dit deel van de binnenstad te ontmoedigen. Met dit laatste wordt al een klein begin gemaakt.

5.11

Fasering

Inspraakreactie:

Wanneer wordt er begonnen met de sloop en hoe lang is de verwachte doorlooptijd tot de oplevering?

Antwoord:

Op dit moment is hiervoor nog geen betrouwbare planning te geven. De sloop- en bouwactiviteiten zullen voor het merendeel plaatsvinden in de periode 2023 t/m 2027.

5.12

Budgetoverschrijding

Inspraakreactie:

Zijn er cavat's zijn ingebouwd voor mogelijke overschrijdingen van de budgetten?

Antwoord:

Wij zijn niet bekend met de term 'cavat'. Zoals gebruikelijk worden per projectfase de kosten geraamd van grof naar fijn en vindt jaarlijks een actualisatie plaats.

Naarmate er meer gedetailleerd inzicht is in de verwachte kosten, kan een lager percentage voor onvoorzien worden aangehouden.

5.13

Totaalcheck

Inspraakreactie:

Een taalcheck wordt aanbevolen: bijv. toegelicht (inleiding pdf blz 3)

- Het ontbreken van woonappartementen/woonfunctie westelijk naast Belastingkantoor op kaarten

Antwoord:

We nemen uw suggestie ter harte bij de eindredactie.