

Krimpen aan den IJssel

Verslag informatieronde stedenbouwkundige kaders Centrum-Zuid november 2020

Inleiding

Medio november 2020 is een (tweede) informatieronde georganiseerd met de directe omgeving van Centrum-Zuid. Tijdens deze ronde zijn de omwonenden verder meegenomen in het planontwikkelingsproces en is men geïnformeerd over de voorliggende stedenbouwkundige kaders. De omwonenden hebben een brief met een tekening van het stedenbouwkundig ontwerp ontvangen. Op de gemeentelijke website was een presentatie hiervan te zien. Ook heeft op 17 november een online inloopbijeenkomst plaatsgevonden.

In een periode van twee weken zijn een aantal schriftelijke reacties bij de gemeente ingediend. Daarnaast zijn vragen gesteld en opmerkingen gemaakt tijdens de inloopavond. In dit verslag worden alle reacties weergegeven en gerubriceerd voorzien van commentaar.

Afstand tussen de nieuwbouw – bestaande bouw aan de Boerhaavelaan

Hoe dicht komen de appartementen op de Boerhaavelaan te staan?

In de huidige situatie is de afstand tussen de gevels van de bestaande bebouwing aan weerszijden van de Boerhaavelaan tussen de 26 en 27 meter. In de nieuwe situatie wordt deze afstand tussen de 33 en 36 meter. De nieuwe bebouwing komt daarmee verder weg te staan van de bestaande woningen dan nu het geval is.

1-op-2 regel

Vallen de genoemde afstanden binnen de 1-op-2 norm die eerder is aangegeven?

De 1-op-2 regel gaat over de afstand tussen de bestaande bebouwing en de nieuwbouw. Deze norm wordt vrijwel overal gehaald. Ter hoogte van het Raadhuisplein – Waardzicht wordt net niet voldaan aan deze norm. De woningen van Waardzicht beginnen echter niet op de begane grond maar op 4.5 meter hoogte, waardoor de ruimtelijke impact hiervan beperkt is.

Profiel Boerhaavelaan

Hoe zit het met het profiel van de Boerhaavelaan. Komt er een extra weg bij voor de bus op de Boerhaavelaan?

De herinrichting van de Boerhaavelaan maakt geen onderdeel uit van de stedenbouwkundige kaders voor Centrum-Zuid. Binnen enkele weken worden de bewoners geïnformeerd over de tijdelijke inrichting van de Boerhaavelaan. Deze inrichting is nodig wanneer de Alb. Schweitzerlaan wordt afgesloten en auto- en busverkeer via de Boerhaavelaan gaat rijden richting het centrumgebied. Volgens planning gaat die nieuwe route per april 2021 in.

De verwachting is om begin volgend jaar met de bewoners te spreken over de definitieve inrichting van de Boerhaavelaan. De hoofdrijbaan wordt één rijbaan richting het centrum en één rijbaan

richting de Nieuwe Tiendweg. Tussen de Dr. Thijsselaan en de Nieuwe Tiendweg zal de bus naar verwachting een eigen baan rechtsaf naar de Nieuwe Tiendweg krijgen.

Hangjongeren

Is er rekening mee gehouden dat er straks geen hangjongeren komen?

In het gebied zijn alle ogen vanuit de woningen op de openbare ruimte gericht. Hierdoor is de sociale controle richting het binnengebied hoog. De verwachting is dat zich hier niet snel hangjongeren zullen ophouden.

Hoogte gebouw busstation

Twee omwonenden maken bezwaar tegen de hoogte van het nieuwe gebouw op het busstation. In de vorige bijeenkomst is aangegeven dat er gedacht werd aan 4 tot 5 lagen en zou dit niet heel veel meer kunnen zijn vanwege de parkeernormen. Een toren van 10 lagen gaat ten koste van het uitzicht van de bewoners van de Van Ostadelaan en Cascade. Bovendien heeft dit gevolgen voor de bezonning van de woningen. Is het meer een architectuur keuze dan een noodzaak om de hoogte in te gaan?

In het voorjaar is het conceptidee voor de bebouwing in Centrum-Zuid met de omgeving besproken. Het beoogde appartementengebouw op de locatie van het huidige busstation voorzag toen inderdaad in ca. 5 bouwlagen. Vervolgens is gewerkt aan een verdere uitwerking en optimalisatie van dat concept. Daarbij zijn de bouwblokken en de openbare ruimte iets anders gepositioneerd. Zo is de Boerhaavelaan wat breder geworden ter plaatse van de kruising met de Nieuwe Tiendweg. Hierdoor zijn de zuidelijke bouwblokken langs de Nieuwe Tiendweg wat dichterbij elkaar gekomen. Om meer openheid en het zicht op het parkachtige binnengebied te vergroten is gekozen voor een ranker en hoger gebouw. Op die manier ontstaat zicht langs beide gebouwen van buiten het plangebied op het groen en water. In verhouding tot het eerste concept is het nieuwe bouwblok weliswaar bijna twee keer zo hoog, maar ook bijna twee keer zo smal geworden.

Het hoogteaccent op deze plek levert tegelijk een belangrijke stedenbouwkundige meerwaarde op. Het gebouw op deze plek in Centrum-Zuid markeert de hoofdentree van de gemeente. Het gebouw is het dichtst gelegen bij de grote kruising en vormt daarmee een afronding van de hoogteaccenten van het totale centrumgebied (Ijseltoren, Waardzicht).

Het oorspronkelijke gebouw voorzag in 46 sociale appartementen. Het huidige ontwerp voorziet in ditzelfde aantal woningen uitgaande van een woontoren van 9 bouwlagen. De stedenbouwkundige kaders bieden ruimte voor een eventuele 10^e laag. Hiermee kan bij de planuitwerking nog een extra optimalisatie van het sociale huurprogramma plaatsvinden van ca. 6 appartementen. Het geplande parkeerterrein dient dan wel met ca. 5 parkeerplaatsen te worden uitgebreid.

Zonlicht

Is er rekening met het zonlicht gehouden? Hoe zit het met de schaduw van de woontoren ten opzichte van de directe omgeving?

Er is een bezonningsstudie uitgevoerd. Hierin worden de gevolgen voor de bezonning van het stedenbouwkundig ontwerp vergeleken met wat volgens het huidige bestemmingsplan is toegestaan.

Hieruit blijkt dat de gevolgen van schaduwwerking zeer gering zijn. Uitsluitend in de zomer aan het eind van de dag kan er gedurende een korte periode iets eerdere schaduwwerking merkbaar zijn aan de voorzijde van de woningen van de Van Ostadelaan en Cascade II. Hierbij is overigens geen rekening gehouden met schaduwwerking, die de bestaande bebouwing en bomen al veroorzaken.

Het bezonningsrapport is in te zien op de gemeentelijke website (www.krimpenaandenijssel.nl/Centrum-Zuid).

Duiker onder de Nieuwe Tiendweg

Het stedenbouwkundig ontwerp voorziet in een duiker onder de Nieuwe Tiendweg. Die is echter net weer dicht. Gaat deze weer open voor een nieuwe duiker?

Om de doorstroming van het doorgaande verkeer te behouden worden de aanpassingen aan de rijwegen en ondergrond gefaseerd opgepakt (C.G. Roosweg, Nieuwe Tiendweg, Boerhaavelaan). Het is nog niet zeker of de aanleg van deze duiker noodzakelijk is om voldoende doorstroming van het water in Centrum-Zuid te waarborgen. Indien de duiker noodzakelijk blijkt, wordt de aanleg ervan meegenomen bij de aanpak van de aansluiting van de nieuwe Boerhaavelaan op de Nieuwe Tiendweg.

Fietskruising Boerhaavelaan

Hoe zit het met de fietsverbinding tussen Centrum-Zuid en de Buys Ballotsingel en de overgang van de Boerhaavelaan? Wordt het een fietstunnel of stoplicht?

De fietsverbinding liep via de Nieuwe Tiendweg vanaf de Boerhaavelaan naar de C.G. Roosweg. Deze had echter een aantal lastige en onwenselijke verkeerspunten. In de plannen van de grote kruising is gekozen voor een veiliger tracé, via de Buys Ballotsingel en de Doctor Thijsselaan richting de wethouder Hoogendijk tunnel. Bij de inrichting van de nieuwe Boerhaavelaan wordt een veilige fietsoversteek gerealiseerd. Deze wordt uitgevoerd met een breed en comfortabel middeneiland, waardoor er voldoende opstelruimte is voor overstekende fietsers. Zo wordt de oversteek verkeersveilig vormgegeven zonder de noodzaak van verkeerslichten.

Voorkomen van scooters over Buys Ballotsingel

Het aanleggen van een fietsstraat in de Buys Ballotsingel maakt geen onderdeel uit van de stedenbouwkundige kaders voor Centrum-Zuid. Het inrichten van deze straat maakt onderdeel uit van het riolerings- en herstratingsplan Buys Ballotsingel/Dr. Thijsselaan. Deze reactie wordt meegenomen in het kader van de lopende burgerparticipatie over dit project.

Trillingvrij heien

Wordt er trillingvrij geheid?

Het lijkt er nu op dat de grondgesteldheid en de afstand ten opzichte van de bestaande bebouwing zo groot is dat er niet trillingvrij geheid hoeft te worden. Bij afstanden verder dan 20 meter zijn de effecten daarvan erg beperkt. De bestaande bebouwing staat op een afstand van ongeveer 34 meter van de nieuwe bebouwing. Risico's van het heien zijn daarmee beperkt. De woningen in de omgeving zullen bouwkundig worden opgenomen voor het slopen. Op basis hiervan kan eventuele schade worden geclaimd. De ervaring is overigens dat met het slopen vaak grotere trillingen worden veroorzaakt dan met het heien.

Ramen nieuwbouw

Is er rekening gehouden met de raampartijen van de nieuwbouw ten opzichte van de woningen aan de Boerhaavelaan?

De stedenbouwkundige kaders vormen de ruimtelijke uitgangspunten en het ambitieniveau voor de herontwikkeling van Centrum-Zuid. Het gaat daarbij om hoofdlijnen waarbinnen die ontwikkeling straks kan gaan plaatsvinden. Zo geven de kaders de maximale bouwhoogtes en -massa weer, in relatie tot de directe omgeving. De architectonische uitwerking van de bouwblokken en daarmee de locatie van de raampartijen is nu nog niet aan de orde. Dit vormt een onderdeel van de verdere planuitwerking. De resultaten daarvan komen aan de orde tijdens de bestemmingsplanprocedure. die volgend voorjaar zal starten.

Planning

Sloop bestaande woningen

De eerste fase is reeds gesloopt. Begin december hebben alle bewoners van de tweede fase de woningen verlaten. Op dat moment worden hekken geplaatst en stroom en gas afgekoppeld. Dan volgt het asbestonderzoek. Dat is voor de kerst klaar. De sloopwerkzaamheden starten begin volgend jaar. Naar verwachting duren deze werkzaamheden tot mei/juni.

Bestemmingsplan

Het stedenbouwkundige ontwerp ligt ook bij de gemeenteraad. De gemeenteraad bespreekt het ontwerp voor Centrum-Zuid in de besluitvoorbereidende commissie van 3 december. In de brief aan de omwonenden en tijdens de inloopbijeenkomst is een datum genoemd van 26 november. Dit is naderhand gewijzigd. De verwachting is dat de gemeenteraad het stedenbouwkundige ontwerp in de vergadering van 10 december vaststelt. Hierna wordt het ontwerp verder uitgewerkt in concrete bouwplannen en wordt er een bestemmingsplan gemaakt voor Centrum-Zuid.

Voor het maken van het bestemmingsplan vinden officiële inspraakmomenten plaats waar iedereen zijn/haar inbreng kan geven op de plannen. De verwachting is dat in het voorjaar 2021 gestart wordt met deze procedure. Het bestemmingsplan kan volgens planning dan worden vastgesteld in

september volgend jaar. Vervolgens kan een omgevingsvergunning worden afgegeven. Eind volgend jaar kan dan worden gestart met de bouw.

Over deelgebied 3 (de kerk, kantoor ingenieursbureau en twee particuliere woningen) is de gemeente in gesprek met eigenaren in verband met de verwerving hiervan. Als dat lukt kan met de herontwikkeling van dit deelgebied in 2022 – 2023 worden begonnen.

Hoe worden we op de hoogte gehouden?

Het verslag met de ingediende reacties en de becommentariëring ervan wordt binnenkort teruggekoppeld aan de omgeving. Bij het opstellen van het bestemmingsplan wordt de hele omgeving weer betrokken en geïnformeerd. Hierbij wordt er extra op gelet dat iedereen een brief krijgt.

Parkeerruimte

Is er voldoende parkeerruimte?

Voor Centrum-Zuid geldt de parkeernorm die van toepassing is in het centrumgebied. Centrum-Zuid voorziet in voldoende parkeren voor de bewoners. Voor de koopwoningen is sprake van een halfverdiepte parkeerkelder. Voor de sociale woningen worden 2 parkeerterreinen in Centrum-Zuid aangelegd. De bezoekers van de toekomstige bewoners kunnen parkeren op het parkeerterrein van het Raadhuisplein. De huidige blauwe zone wordt uitgebreid met het nieuw te ontwikkelen gebied. OV-reizigers kunnen hier dus niet (meer) voor langere tijd parkeren. De nieuwe bewoners kunnen - net als de bewoners van Waardzicht- een ontheffing krijgen van de blauwe zone.

Hoe zit het met overlast parkeren van de politie/recherchedienst

Met de politie wordt bezien of en hoeveel parkeren benodigd is binnen Centrum-Zuid en hoe hiermee wordt omgegaan in de toekomstige blauwe zone.

Hoogte gebouw waardzicht

Hoeveel etages krijgt het gebouw nabij Waardzicht en op welke afstand.

Het stedenbouwkundig ontwerp voorziet op deze plek in een gebouw met maximaal 6 bouwlagen met een halfverdiepte parkeergarage (hoogte ca. 19.5m). Het huidige ontwerp en woonprogramma gaat vooralsnog uit van 5 bouwlagen. Op die manier kunnen alle parkeerplaatsen van de toekomstige bewoners onder het gebouw worden gemaakt. De afstand met Waardzicht bedraagt ca. 33 meter. Vanwege de ligging aan het grote parkeerterrein van Crimpenhof is vanuit stedenbouwkundig oogpunt een wat stadsere uitstraling in hoogte gewenst. Vandaar dat de stedenbouwkundige kaders voorzien in een extra bouwlaag. Bij de verdere uitwerking wordt bekeken of het parkeren dan ook binnen het gebouw kan worden opgelost.

Gebouwontwerp

Wat is de meerwaarde van de binnentuin in drie appartement gebouwen, bereikt de zon daar de basis? Of is er vraag naar?

Met de binnentuin wordt gewaarborgd dat er voldoende lichtinval plaatsvindt in de woningen. Daarnaast biedt een binnentuin goede mogelijkheden om het appartementengebouw goed te ontsluiten. De gekozen opzet biedt verder de mogelijkheid om onder het gebouw voldoende parkeerplaatsen te realiseren. Tot slot ontstaat de mogelijkheid om een geluidluwe gevel én buitenruimte te realiseren, waarmee voldaan wordt aan de wet Geluidhinder (in verband met verkeerslawaaï).

Misschien beter de appartementen iets groter en op elke etage een hal waar de toegangen naar de appartementen zich bevinden en waar de trappen hal en de liften in uitkomen.

Met deze aanpassingen zullen de woningen een stuk luxer en daarmee duurder worden. Het beoogde woningbouwprogramma (ca. 50% sociaal) voorziet hier niet in.