

Technische vragen

Van : GroenLinks
Datum vraag : 15 november 2020
Onderwerp : Spoorzone
Datum antwoord :

Vragen:

- 1) P5. Op de kaart projectgebied spoorzone wordt geen verbinding tussen het Groenhovenpark en het Spoorpark ingetekend, terwijl in eerdere besprekingen juist aangegeven werd dat een corridor tussen deze gebieden wenselijk is. Waarom is dit niet ingetekend?
- 2) P6. De Bm Jamessingel wordt als ruggengraat gepresenteerd. Is het de bedoeling dat dit een 30km weg wordt?
- 3) P8. Er wordt aangegeven dat tenminste een kwart vrij blijft van wandel en fietspaden en over wordt gelaten aan de natuur. Is het de bedoeling dat dit een aaneengesloten gebied wordt?
- 4) P9. Als het gaat om de maximale hoogte van gebouwen op de A1 locatie. Wanneer of op welk moment wordt de Raad om kaders gevraagd?
- 5) P10. Wat is de toegevoegde waarde van bouwen “met de voet in het water”? Is dat economisch omdat er meer bouwruimte ontstaat?
- 6) P13. Ecologisch/Klimaatadaptief wordt alleen voor de parken aangegeven. Geldt klimaatadaptief en natuurinclusief bouwen niet voor de andere gebieden?
- 7) P13. Zichtbaar circulair wordt niet opgenomen voor compacte blokken op de Antwerpseweg/Blokkerlocatie. Kan dit toegelicht worden?

Antwoorden:

1. Een corridor voor groen is een groot woord, gelet op de twee grote wegen die tussen de Harderwijkerweg en het Spoorpark zijn gelegen (Burg. van Reenensingel en Burg. Jamessingel). De bedoeling is wel om via de lijnen Rijsselseweg en de Gentseweg – Winterdijk prettige verbindingen voor fietser en voetgangers te maken tussen Groenhovenpark en A1/Winterdijk.
2. De Burg. Jamessingel wordt geen 30 km-uur weg. Het zou veel maatregelen vragen om die snelheid af te dwingen. Hoe de precieze inrichting wel vorm krijgt wordt in de komende tijd verder uitgewerkt.

3. Deze tekst volgt uit een aangenomen motie tijdens de behandeling van het Ontwikkelperspectief door de raad. Het prettigst is als op een informele manier het hele spoorpark kan worden beleefd door een wandelpad (geen intensieve recreatie). Op die manier ontstaat een nieuwe groene verbinding, maar is de verstoring voor natuur minimaal.
4. Het Ontwikkelperspectief Spoorzone en de Nota Hoogbouw spreken beide over een maximale hoogte tot 70 meter. Dit zijn beide kaders die door de raad zijn vastgesteld.
5. Bouwen met de “voeten in het water” kan een manier zijn om een gebouw op een bijzondere plek (een hoek bijvoorbeeld) te accentueren. Het is in dit beeldkwaliteitskader niet bedoeld om meer bouwruimte mogelijk te maken.
6. Ecologisch en klimaatadaptief zijn inderdaad doelstellingen die ook voor de gebouwen gelden, maar omdat deze een minder zichtbaar effect hebben op de uitstraling/ beeldkwaliteit van gebouwen is dit niet opgenomen bij de deellocaties.
7. Bij het model “compacte blokken” is gedacht aan transformatie van de bestaande gebouwen in dit gebied. Die zijn hoe dan ook niet circulair gebouwd.