

Herstel kade Zomerlust en visie op het gebied

Veerplein, Maasplein, Zomerlust en Schuitenwal



CONCEPT

Inhoud

Samenvatting	3
1 Inleiding.....	4
1.1 Waarom een gebiedsvisie?	4
1.2 Hoe is de visie tot stand gekomen?.....	4
1.3 Hoe is dit document opgebouwd?	5
2. Het gebied	6
2.1 Historie	6
2.2 De huidige locatie	7
2.3 Verbindingen.....	8
3. Consultatie	9
3.1 Gesprekken met belanghebbenden	9
3.2 Oriënterend gesprek Rijkswaterstaat	9
3.3 Ideeën van West 8	10
3.4 Reacties tijdens de vaartocht	11
4. Uitgangspunten en maatregelen.....	13
4.1 Uitgangspunten voor het gebied	13
4.2 Maatregelen.....	13
4.3 Kaart.....	15
Bijlage 1: Ideeën West 8.....	16
Bijlage 2: Thema's en reacties.....	17
Bijlage 3: Reacties na inspraakperiode.....	22

Samenvatting

De kademuur voor Zomerlust en Veerplein en een gedeelte Maasplein moet vervangen worden voor het verbeteren van de veiligheid. Het gebied is een historisch belangrijke plek en het bepaalt voor een groot deel de identiteit van Zwijndrecht. Het uitzicht is er prachtig en het zou dan ook een prettig verblijfsgebied moeten zijn, toegankelijk voor iedereen. Op dit moment is de buitenruimte echter rommelig. De kadevervanging geeft aanleiding om het gebied verder te ontwikkelen.

Er is met veel belanghebbenden gesproken en er zijn stedenbouwkundige ideeën uitgewerkt. Welke identiteit geven we het gebied? Hoe verbeteren we de verblijfskwaliteit van het gebied? Over een aantal van dit soort vragen is gesproken. Op basis daarvan is een aantal uitgangspunten opgesteld voor de visie op het gebied:

- We hogen de kade/rivieroever op, wat leidt tot betere waterveiligheid;
- We maken een aantrekkelijk en groen verblijfsgebied voor bezoekers, bewoners en ondernemers;
- We maken het gebied autoluw, maar wel met de auto bereikbaar. Dit wil zeggen dat er in het gebied weinig sprake is van gemotoriseerd verkeer. Op een aantal plekken (de wandelpromenade) is de auto niet toegestaan.
- We versterken de verbindingen met het omliggend gebied (groene oever Maaspad richting Watertoren, Euryza terrein, binnendijks gebied, Dordrecht).

Deze uitgangspunten worden vertaald in maatregelen voor het gebied. Deze moeten verder onderzocht worden. Aan deze maatregelen zitten namelijk nog een aantal uit te zoeken vragen vast. In het vervolgproces worden deze opgepakt.

1 Inleiding

1.1 Waarom een gebiedsvisie?

Het gebied Veerplein (en omgeving) is een historisch belangrijke plek in Zwijndrecht. De buitenruimte is echter rommelig en de stedenbouwkundige inrichting en samenhang vragen om aandacht. Er doet zich nu een goede mogelijkheid voor om hier verandering in te brengen. De kademuur voor Zomerlust en Veerplein en een gedeelte Maasplein moet vervangen worden voor het verbeteren van de veiligheid. De vervanging van de kade is aanleiding om door middel van gebiedsontwikkeling voorstellen tot verbetering te bewerkstelligen.

Het gebied kan een verbeterde verblijfskwaliteit krijgen en een belangrijke rol spelen als entree van Zwijndrecht. In de toekomstvisie die momenteel opgesteld wordt voor heel Zwijndrecht is het gebied Veerplein en omgeving benoemd als belangrijk onderdeel van de identiteit van Zwijndrecht. De visie voor Veerplein geeft daarmee input voor de toekomstvisie voor Zwijndrecht. Ook in het project de Spoorzone wordt dit gebied genoemd als één van de identiteitsdragers van Zwijndrecht.

Behalve voor verbetering van de veiligheid is de kadevervanging ook een belangrijke aanleiding om na te denken over de vormgeving en functie van de kade zelf. Dit heeft weer invloed op de toekomstige inrichting van het aanliggende gebied. De ideeën hierover worden met deze visie vastgelegd. Een visie die een richting aangeeft, maar ook ruimte laat ten behoeve van ontwikkelingsscenario's en meerjarige flexibiliteit.



1.2 Hoe is de visie tot stand gekomen?

Begin 2017 werd duidelijk dat het vanwege de technische staat noodzakelijk is de kade te vervangen om de veiligheid van het gebied te garanderen. In september 2017 is door de gemeenteraad vastgesteld dat gelijktijdig met de plannen voor de kade ook de visie op de inrichting van het gebied verder ontwikkeld kan worden. De wijze van kadeherstel bepaalt namelijk welke functies het gebied in zich kan bergen. Maar ook andersom geredeneerd kan de gewenste inrichting van het gebied invloed hebben op het programma van eisen voor de kade.

Het is belangrijk dat de visie breed gedragen wordt en dat stakeholders betrokken zijn. Schuttevaer, de historische vereniging, bezoekers en passanten van het gebied en gemeenteraadsleden zijn betrokken bij het proces. Ook Rijkswaterstaat en de provincie zijn betrokken. West 8, Adriaan Geuze, is gevraagd ideeën voor het gebied in beeld te brengen. Hij liet zien hoe ingrepen in het ontwerp daadwerkelijk de stedenbouwkundige inrichting

kunnen verbeteren. Het college en de gemeenteraad zijn geïnformeerd over de ideeën van West 8 die het gebied kunnen verbeteren.

1.3 Hoe is dit document opgebouwd?

Dit eerste hoofdstuk, de inleiding, plaatst deze visie in context. In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op het gebied en de historie daarvan. Hoofdstuk 3 geeft de uitkomsten weer van gesprekken met de stakeholders, waaronder ook de ideeën van West 8. In hoofdstuk 4 wordt deze input van de stakeholders vertaald in uitgangspunten voor de visie van het gebied en mogelijke oplossingen en maatregelen met het bijbehorend kostenplaatje. Het laatste hoofdstuk geeft de vervolgstappen aan.

2. Het gebied

2.1 Historie

Zwijndrecht is het Veerplein en het Veerplein is Zwijndrecht. Zo nauw verbonden is het plein met het dorp. Na een aantal watersnoden en herbedijkingen in de Zwijndrechtse Waard werd omstreeks 1340 de Langeweg aangelegd. In het verlengde daarvan ontwikkelde zich een plaatsje dat door het overzetveer op Dordrecht ook wel “Het Feer” werd genoemd. Zuidwestelijk van “Het Feer” kwam een marktveld dat aan weerszijden met huizen werd bebouwd, de latere Veerstoep.



In het buitendijkse gebied ontstonden diverse bedrijven, die gebruik maakten van de ligging aan de rivier. Naast scheepvaartbedrijven en reders werd een zoutziederij aangelegd. Ook de glasblazerij, stoompelmolen en oliemolen zorgden voor werkgelegenheid. Vanwege de vele veerverbindingen werden aan de Schuitenwal groenteveilingen gehouden. Eerst werd dit gedaan in manden in de open lucht, maar later ook in het veilinggebouw aan de Zomerlust.

De Zwijndrechtse tuinders konden via het Veerplein hun goederen (laten) vervoeren naar Dordrecht, maar ook naar Rotterdam. Ook aan de kade werden goederen verhandeld. Er werd een tramlijn aangelegd die zorgde voor een verbinding tussen de veren en Rotterdam. Stoep en plein waren eeuwenlang het economisch centrum van Zwijndrecht. Zeker omdat het Veerplein de schakel was tussen de veerverbindingen met omliggende steden en dorpen.



Er waren wat cafés, een hotel en winkels. Hotel Het Witte Paard was het centrum van mondain Zwijndrecht. Boven waren kamers en een mooi zaaltje voor vergaderingen, beneden was een café-restaurant. Het raadhuis was er met eronder het politiebureau. Ook het postkantoor en het huis van de burgemeester bevonden zich hier. Verder waren er een rijtuig en fietsenverhuurbedrijf, een bank, slagerswinkel, dameshoedenwinkel en niet te vergeten de patisserie. Dit was de enige banketbakkerij in het dorp. Op het Veerplein en de veerstoep speelde het Zwijndrechtse leven zich af.

En druk was het, op het Veerplein. Niet voor niets was het plein in die tijd onderdeel van de route Amsterdam-Rotterdam-Brussel-Parijs. In 1929 werden ruim drie miljoen personen en meer dan 200.000 auto's en vrachtauto's overgezet. Soms stond er een dubbele rij auto's tot de Bootjessteeg. De drukte werd niet alleen veroorzaakt door het overzetveer naar Dordrecht. Ook de stoomraderboten van Fop Smit legden er aan. Bekend is ook het Stoomboot-Vervoersbedrijf "Thor" van rederij A. Smit met een eigen aanlegsteiger, het

Thorhoofd. Johannes Plaisier verzorgde de vrachtgoederen van deze onderneming en voer de route Rotterdam-Willemstad, waarbij het Thor-hoofd in Zwijndrecht een eigen aanlegplaats was. Een andere bootverbinding was van Fop Smit, welke eveneens verbindingen met Rotterdam onderhield en waarmee vele tuinders met hun groenten naar de markten in Rotterdam voeren.



Opeens was het gebeurd met de grote drukte op het plein. Op 18 juli 1939 werd de verkeersbrug over de Oude Maas opengesteld. Het doorgaande verkeer nam voortaan de brug. De autopont bleef nog tot 1965 in de vaart maar had alleen nog lokale betekenis. Daarna werd het tot voetveer gedegradeerd. Op 1 november 1999 ging de waterbus van start, een snelle verbinding met de overige Drechtsteden.

In 2013 werd de Ringdijk verbreed en verhoogd. Het gebied tussen spoorbrug werd ontwikkeld met, na stagnatie door de economische recessie, een aangepast plan voor het Euryzaterrein.



2.2 De huidige locatie

Een mooier uitzicht en betere beleving van de rivier is nauwelijks denkbaar op een andere locatie. De kwaliteit van het maaiveld is echter minder dan de kwaliteit van het uitzicht. Ook het zicht vanaf de rivier op Zwijndrecht went niet. De inrichting van de openbare ruimte is verrommeld en gedateerd. De samenhang ontbreekt. Er zijn grote verschillen in maaiveldhoogte, maar ook de ingangen van de panden kennen een grote variatie in hoogte. De uitstraling van de gebouwen in het gebied kan een stuk beter.

De van oorsprong aanwezige insteechhavens aan de waterzijde hebben de huidige inrichting van het gebied bepaald. Na demping van deze havens is de inrichting van de openbare ruimte deels aangepast. Ook de meer recent uitgevoerde dijkverzwaring is zichtbaar in de huidige inrichting van de bestrating en aankleding van de openbare ruimte.

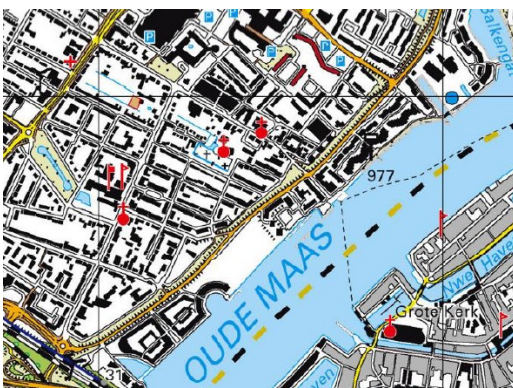
De kade moet worden hersteld, want er loopt zand weg. Bovendien is de fundering in slechte staat. Tegelijkertijd kan de kade wat verhoogd worden om wateroverlast te voorkomen.

De binnenvaart heeft voor Zwijndrecht een belangrijke functie. Met Schuttevaer zou wellicht een 'centrum van de binnenvaart' kunnen worden ontwikkeld.



2.3 Verbindingen

Het gebied is buitendijks gelegen en is een entree- en mogelijk centrumgebied voor Zwijndrecht. Er is een relatie met de planontwikkeling in het naastgelegen Eurызaterrein en de 'groene' oever tot het Watertorenterrein. Belangrijk is ook de verbinding met Dordrecht en de as Langeweg/Rotterdamseweg. De verbindingen over de Ringdijk geven mede richting aan de gewenste ontwikkeling. Een betere aantakking op het gebied is nodig. Betere bereikbaarheid, zowel per auto als per fiets is wenselijk. Voor voetgangers is een betere inrichting mogelijk. De route langs het water is nu verre van optimaal. De route langs het water zou niet door auto's gebruikt moeten worden. Deze plek leent zich voor voetgangers en fietsers.



3. Consultatie

3.1 Gesprekken met belanghebbenden

Eind 2017 zijn gesprekken gevoerd met de (horeca)ondernemers én met de bewonersverenigingen uit het gebied. De gemeente Zwijndrecht voert regelmatig overleg met hen. Wonen en horeca in hetzelfde gebied geeft soms spanning. De belangen kunnen daarbij botsen. Dat verbeteringen mogelijk zijn, onderkent iedereen. Overigens betekent het opstellen van een visie geen uitstel van maatregelen die op korte termijn genomen kunnen worden. Met zowel ondernemers als bewoners is een convenant met samenwerkingsafspraken in de maak. Zo kunnen mensen elkaar ook aanspreken op de afspraken.

Naast de direct betrokkenen is overleg gevoerd met ambtelijk adviseurs (stedenbouwers, bedrijfsadviseurs, wateradviseur, adviseur duurzaamheid, milieu, binnenvaart), maar ook met de historische vereniging, Schuttevaaier en de ondernemersvereniging. Er is hen gevraagd actief deel te nemen aan de totstandkoming van deze visie. Uit de gesprekken blijkt dat er grote belangstelling is voor het gebied. Erkend wordt dat de situatie sterk verbeterd kan worden.

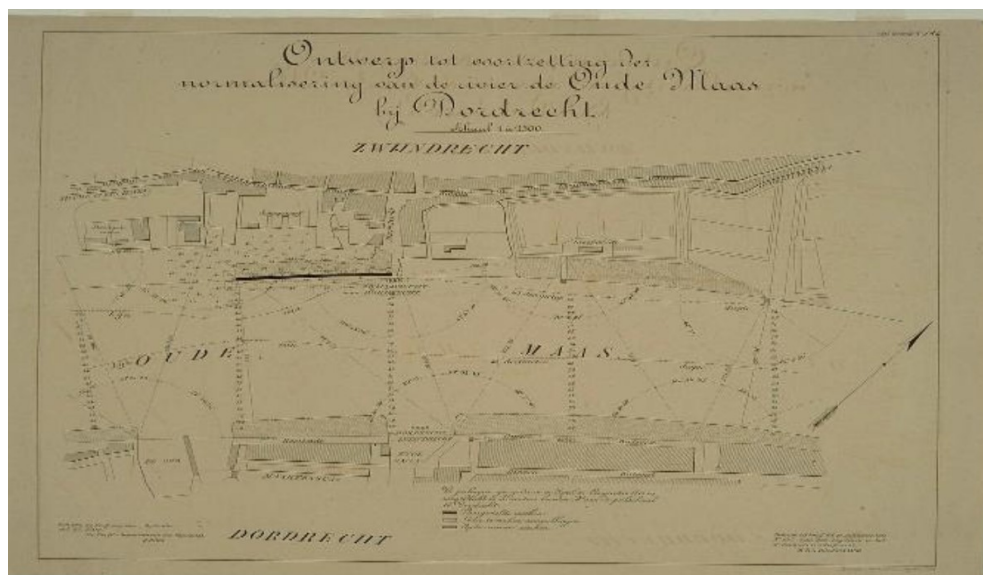
3.2 Oriënterend gesprek Rijkswaterstaat

Voor de aanpak van de kade is instemming van Rijkswaterstaat noodzakelijk. Ook met hen is samen met het Ingenieursbureau Drechtsteden uitgebreid gesproken over de mogelijkheden bij herstel van de kade. De kade is eigendom van Rijkswaterstaat, maar in de erfpachtovereenkomst is de gemeente Zwijndrecht verantwoordelijk voor onderhoud/vervanging. Omdat het gebied buitendijks ligt, is er geen rol voor het waterschap.

Bij de vergunningverlening zal rekening gehouden worden met:

- Technische aanpak van de kade
- Afstand bebouwing tot het water, minimaal 25 meter volgens Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (BARRO)
- Ruimte voor de beroepsvaart (nautisch advies)
- Behoud van waterhoeveelheid in de rivier: Op het moment dat kade of talud verder de rivier in komt dient elders compensatie gevonden te worden. (Beleidslijn Grote Rivieren).
- Respecteren huidige eigendomssituatie.

Rijkswaterstaat kent geen functie toe aan de kade. De gemeente is hierbij aan zet. Er zijn diverse oplossingen mogelijk.



3.3 Ideeën van West 8

Adriaan Geuze heeft verschillende ideeën uitgewerkt. Hiervan is een video gemaakt en deze is getoond aan de belanghebbenden: <https://www.youtube.com/watch?v=tsABwOHizPo>. Deze ideeën waren een goed vertrekpunt voor een gesprek over de toekomst.

- Idee 1: Groen

Langs de kade en eventueel ook in de rest van het gebied wordt gedacht aan vergroening. Dit wordt gedaan door het bijplaatsen van bomen. De kade wordt autovrij gemaakt. Het Maasplein wordt opnieuw ingericht om meer parkeerplaatsen mogelijk te maken. Door een groene route langs de Oude Maas ontstaat een prettig verblijfsgebied. Tegelijkertijd verbetert het aanzicht vanaf het water. De promenade langs het water wordt daarmee een zeer aantrekkelijk verblijfsgebied. Het bladerdek verbergt de geparkeerde auto's, zolang er blad is. Het Veerplein kan worden verlengd tot aan het water, zodat hier een aantrekkelijk verblijfsgebied ontstaat. De aandacht wordt gevestigd op het centrum van de binnenvaart met een icoon in de vorm van een forse vlaggenmast op een sokkel die dient als zitplek.



- Idee 2: Nostalgisch

De vroegere stijl van het Veerplein keert terug in het gebied. Het historische, sfeervolle, karakter wordt hersteld. Een deel van de bebouwing wordt aangepast aan de historische stijl. Gevelaanpak van de bestaande bebouwing en aanpassing van de begane grond leidt tot een aantrekkelijkere uitstraling van het gebied. De medewerking van de huidige Verenigingen van Eigenaren is hierbij noodzakelijk. Door het bijplaatsen van paviljoens krijgen zowel het Veerplein als het Maasplein een meer op het publiek gerichte functie.



- Idee 3: Residentieel

Nu de woningmarkt weer is aangetrokken ontstaat er meer druk op “bebouwbare” locaties. De locatie aan de Oude Maas is aantrekkelijk voor investeerders. Naast woningbouw kunnen ook andere functies als horeca en bedrijvigheid toegevoegd worden. De toename in parkeerbehoefte zal ondergebracht worden in bebouwde parkeervoorzieningen.



3.4 Reacties tijdens de vaartocht

De presentatie van Adriaan Geuze werd op een zaterdagmiddag eind januari gehouden op het schip De Smaragd II. Deelnemers die zich op tijd hadden aangemeld konden tijdens een vaartocht over Oude Maas en Noord kennismaken van de ideeën en hierop reageren. Tijdens de tocht werd ook een inleiding gehouden door dhr. Barendrecht, kenner van de historische ontwikkeling van Zwijndrecht. Naast bewoners en ondernemers uit de directe omgeving stond de tocht ook open voor pers en overige geïnteresseerden. In groepen van circa tien personen werd nagedacht over de toekomst van het gebied. De groepen zijn begeleid door leden van de gemeenteraad. Deelnemers die geen plek hadden, konden via de website en sociale media online reageren. Ook hiervan is gebruik gemaakt.



Er zijn veel suggesties gedaan aan de hand van vier thema's. In bijlage 2 vindt u een samenvatting van de ingebrachte onderwerpen. De meest uitgesproken suggesties betreffen:

Thema 1: Toegankelijkheid van het gebied
- Maak het Veerplein autoluw. Pas éénrichtingsverkeer toe - Maak een veilige fietsroute langs het water - Zorg voor voldoende (betaalde) parkeerplaatsen, eventueel ondergronds - Zorg voor fietsenstalling en fietsveiligheid - Maak meer ruimte voor voetgangers, ook met rollator
Thema 2: Recreëren, beleving, historie en binnenvaart
- Passantenhaven voor grotere schepen met maximaal 3 uur aanlegtijd - Een jachthaven - Een wandelpromenade langs het water - Meer terrassen langs het water

Thema 3: Wonen en ondernemen
- Niet méér avondhoreca, wel uitbreiding daghoreca - Meer winkels (themagericht of boodschappen) - Stel laad- en lostijden in - Geen hoogbouw, hoge schepen of hoge bomen. Behoud het uitzicht.

Thema 4: Inrichting omgeving en sociale veiligheid
- Meer groen, ook aan het water, met kleine boompjes en struiken - Bankjes (eventueel met beschutting) langs het water - Eenduidig lichtplan - Regel afvalinzameling goed (ondergronds) - Handhaving bij overlast en mogelijkheid tot sociale controle.

Uit reacties tijdens de vaartocht blijkt daarnaast weinig animo voor de residentiële ideeën van West 8. Dit idee wordt op dit moment dan ook niet opgepakt. De parkeervoorziening Maasplein verdient wel serieus onderzoek.

4. Uitgangspunten en maatregelen

4.1 Uitgangspunten voor het gebied

Op basis van alle opgehaalde input uit de consultatie (hoofdstuk 3) is een aantal uitgangspunten opgesteld voor de toekomst van het gebied Veerplein en omgeving:

- A. We hogen de kade/rivieroever op voor betere waterveiligheid
- B. We maken een aantrekkelijk en groen verblijfsgebied voor bezoekers, bewoners en ondernemers.
- C. We maken het gebied autoluw, maar wel met de auto bereikbaar. Dit wil zeggen dat er in het gebied weinig sprake is van gemotoriseerd verkeer. Op een aantal plekken (de wandelpromenade) is de auto niet toegestaan.
- D. We versterken de verbindingen met het omliggend gebied:
 - Aansluiting op de groene oever Maaspad richting watertoren
 - Aansluiting met Euryza terrein, Crescent
 - Verbinding met binnendijs gebied
 - Verbinding met Dordrecht

4.2 Maatregelen

Bovenstaande uitgangspunten komen in verschillende nader te onderzoeken maatregelen in de verschillende gebieden terug. In de tabel vindt u het nummer van de maatregel. Onder de tabel staat een toelichting.

	Zomerlust	Veerplein & Thorhoofd	Maasplein & De Werf
A Kade veilig	1 & 2	1 & 2	1 & 2
B Aantrekkelijk verblijven	5	4, 5 & 10	5 & 8
C Autoluw	3	3	3, 6 & 7
D Verbindingen	9	9	9

1. Talud heeft de voorkeur boven damwand

Bij de damwand oplossing wordt de bestaande kade Zomerlust, inclusief Thorhoofd, gesloopt en voorzien van een compleet nieuwe constructie. Dit kan al dan niet met een tijdelijke damwandconstructie in de rivier. Zowel bij kade Zomerlust, rond Thorhoofd, als bij het deel Maasplein wordt een nieuwe kade aangebracht middels een damwandconstructie die 1 à 2 meter buiten de huidige kade wordt geplaatst. Om te voldoen aan de eisen rondom watercompensatie, vanuit Rijkswaterstaat wordt het Thorhoofd wat verkleind. Bij de kade Zomerlust blijft een aanmeervoorziening voor passantenschepen voor maximaal 3 uur.

Bij een talud oplossing wordt voor kade Zomerlust en rond het Thorhoofd een 'groene' kade met talud en stortstenen aangelegd, in aansluiting op het gedeelte richting de watertoren. Aan het Maasplein wordt een nieuwe damwandkade gebouwd, die aansluit op de juiste hoogte. De strekdam voor het Maasplein wordt weggehaald en vervangen door een ponton, aangesloten op het Thorhoofd. Op de plaats van de dam wordt een aanmeervoorziening voor passantenschepen en grotere schepen (tot 85 meter) gemaakt. De dam wordt dan verwijderd en het ponton met golfbrekers neemt de functie van de dam over. Er ontstaat zo compensatie m.b.t. de waterhoeveelheid in de rivier.

Voor beide oplossingen is het noodzakelijk de nodige gegevens te verzamelen, berekeningen te maken en overleggen te organiseren. Hier is reeds mee gestart. Onder voorbehoud van goedkeuring door Rijkswaterstaat (in verband met watercompensatie) heeft een talud de voorkeur. Deze voorkeur heeft drie redenen. Een talud is een goedkopere oplossing dan een kade. Daarnaast zou een kade voor Zomerlust aangelegd moeten

worden. Dit is niet gewenst in verband met het uitzicht. Tot slot zorgt een talud voor een logische verbinding tussen oever en watertoren.

2. Verhoging van de kade

Naast bovengenoemde keuzes bepalen we of de kade verhoogd wordt. In het verleden was regelmatig sprake van wateroverlast op de kade. Met de komst van de Maeslantkering en de verbeterde voorspellingen van de waterstanden is het nog de vraag tot welk niveau deze ophoging noodzakelijk is.

Bij beide bovengenoemde oplossingen is het mogelijk om de kade te verhogen. In eerste instantie wordt gedacht aan een ophoging van maximaal 1,30 meter bij kade Zomerlust, aflopend richting Maasplein. In het nader onderzoek wordt bepaald of een lagere hoogte kan worden aangehouden. Er worden hoogtemetingen uitgevoerd van het huidige maaiveld, de bebouwing en de dorpelhoogtes.

3. Het autovrij maken van de kade

In combinatie met de aanpak van de kade wordt de route langs het water (de promenade) ingericht voor langzaam verkeer in combinatie met een verblijfsfunctie. Met het verwijderen van parkeerplaatsen langs het water wordt ruimte vrijgespeeld voor een mooie wandel- en fietsroute. Hier is de auto niet toegestaan. Deze zone wordt verhoogd in verband met de waterkerende functie van de nieuwe kade.

4. Het aanpassen van het Thorhoofd

Afhankelijk van de keuze voor een talud of een kade kunnen we eventueel de maatvoering van het Thorhoofd aanpassen. Dit kan nodig zijn om de rivier meer ruimte te geven. Er mag geen ruimte van de rivier afgenomen worden. Als dit wel het geval is, moet er ergens anders gecompenseerd worden. Dan zou het Thorhoofd iets kleiner gemaakt kunnen worden.

5. Het opnieuw inrichten van de openbare ruimte in alle gebieden

We pakken het maaiveld aan, ruimen overbodig straatmeubilair op, nemen hoogteverschillen weg en zorgen voor een hoogwaardige, groene inrichting. Zo wordt het gebied aantrekkelijk om te verblijven. Het belangrijkste is de zone langs het water. Dit wordt een promenade. We pakken ook het Veerplein aan. Op het Veerplein is ruimte voor voetgangers en terrassen. De auto is te gast. Het Maasplein wordt opnieuw ingericht op de huidige hoogte, inclusief verlichting, riolering, kabels en leidingen en lage bomen. De inrichting van de openbare ruimte bekijken we ook vanuit duurzaamheidsperspectief en klimaatadaptatie.

6. Het compenseren van het verlies van parkeerplaatsen op het Maasplein

Door het inrichten van een wandel- en fietsroute langs het water verdwijnen circa 40 parkeerplaatsen. Deze worden gecompenseerd door een nieuwe inrichting van het Maasplein op maaiveldniveau.

7. Een parkeergarage op het Maasplein

Het is het onderzoeken waard of we een gebouwde betaald parkeervoorziening toevoegen op het Maasplein. De rand van het plein kan een bedrijfs-/woonfunctie krijgen, door nieuwe ruimten vast te bouwen aan de parkeergarage.

8. Toegang Maasplein verbreden

De keermuur achter de Maasflat wordt verwijderd en het maaiveld wordt op gelijk niveau gebracht. Er komt een ruimere toegang tot het gebied.

9. Verbindingen maken over de Ringdijk

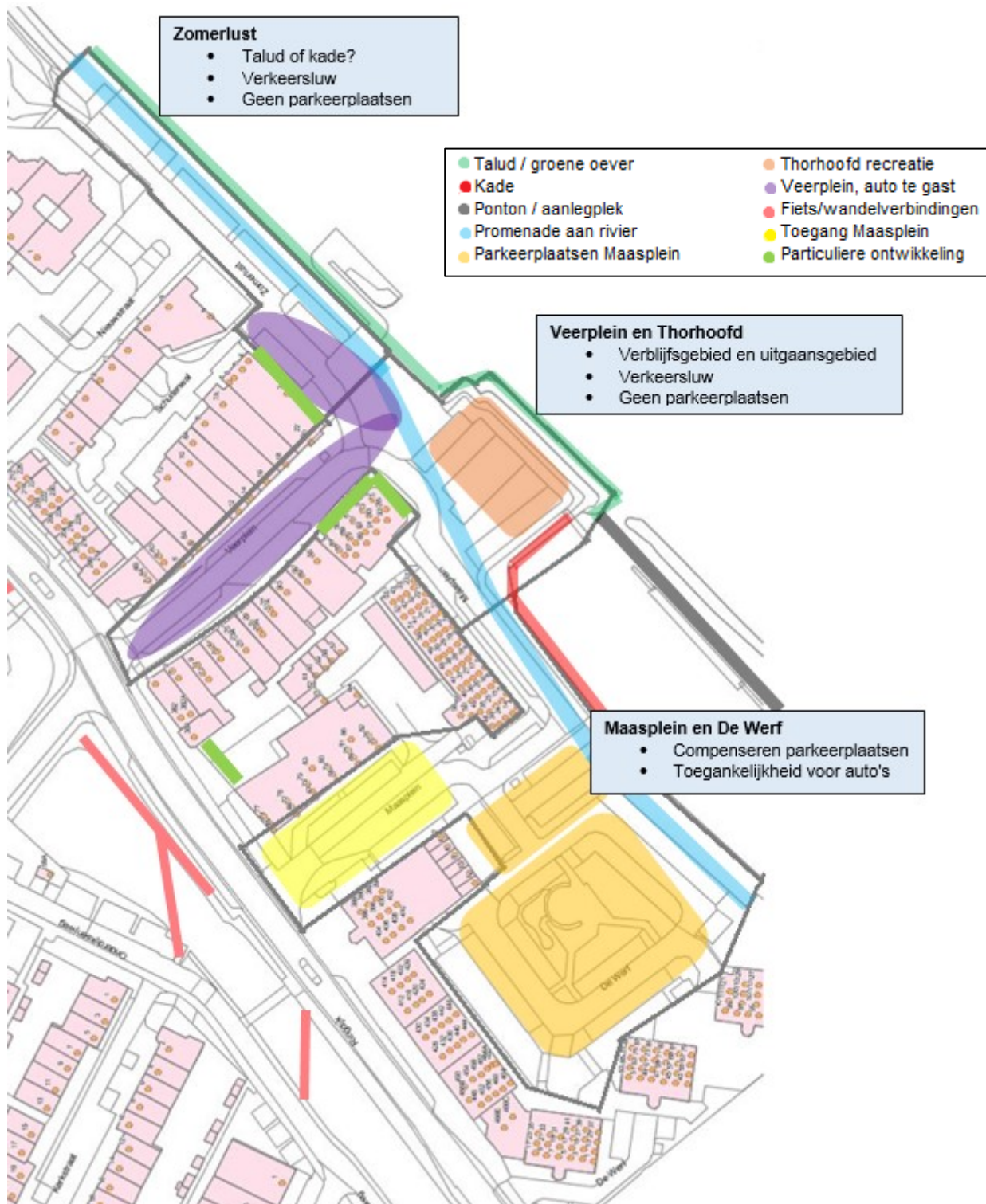
Voor de hele route langs het water geldt dat er goede verbindingen met de rest van het dorp over de dijk worden gemaakt. Denk aan aansluiting met de Rotterdamseweg, het toevoegen van bebouwing en parkeervoorzieningen en meer langzaam verkeer routes over de dijk.

10. Gevelverbetering bestaande particuliere panden

De uitstraling van twee particuliere bedrijfs/woningcomplexen kan verbeterd worden, in overleg met eigenaren. Eventueel kan herverkaveling of functiewijziging mogelijk worden.

4.3 Kaart

Dit kaartje toont het beeld op basis van de uitgangspunten en de bovengenoemde maatregelen, afhankelijk van de uitkomsten van onderzoeken.



Aan deze tekening kunnen geen rechten worden ontleend

Bijlage 1: Ideeën West 8

Groen



Nostalgie

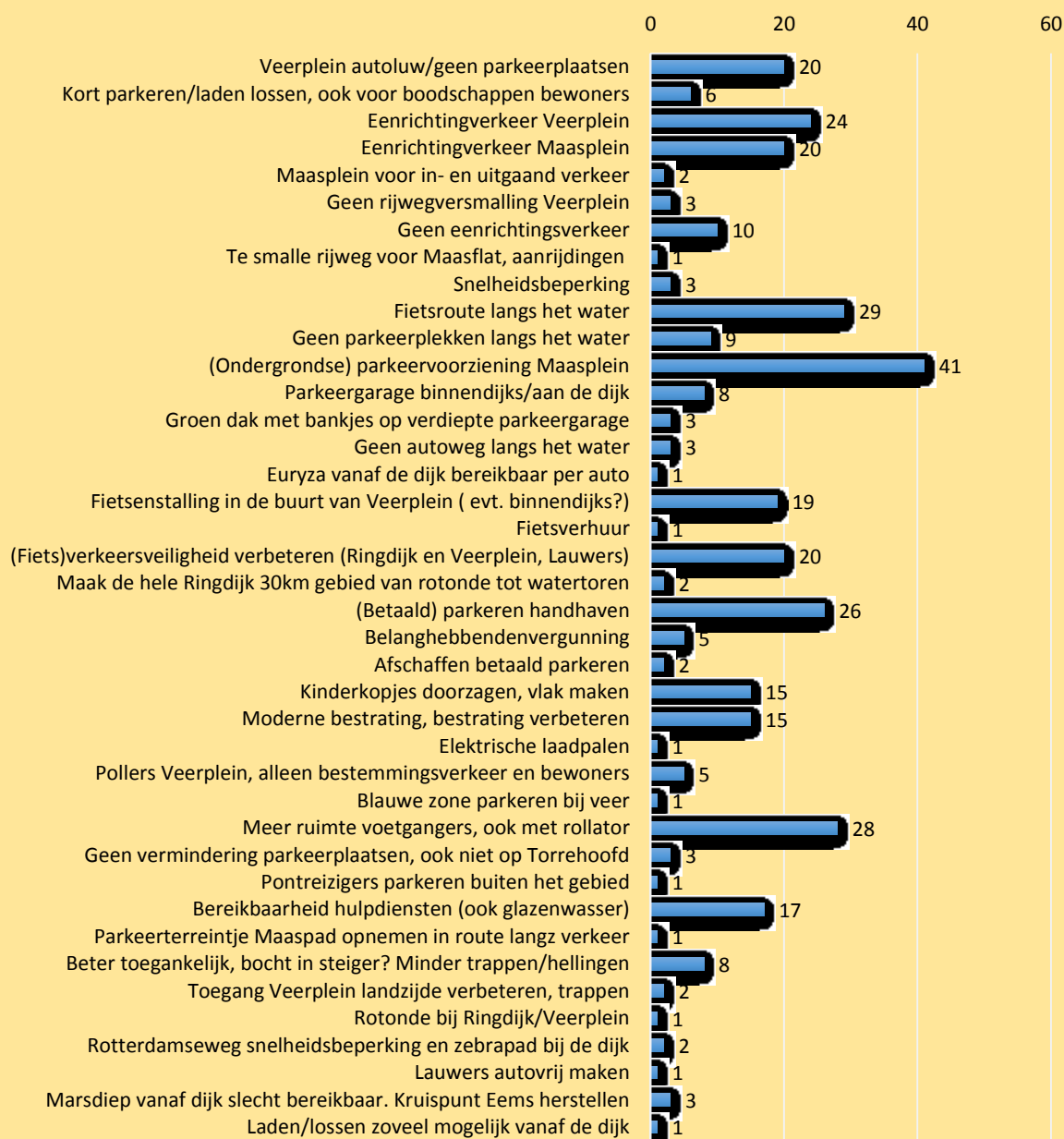


Residentieel

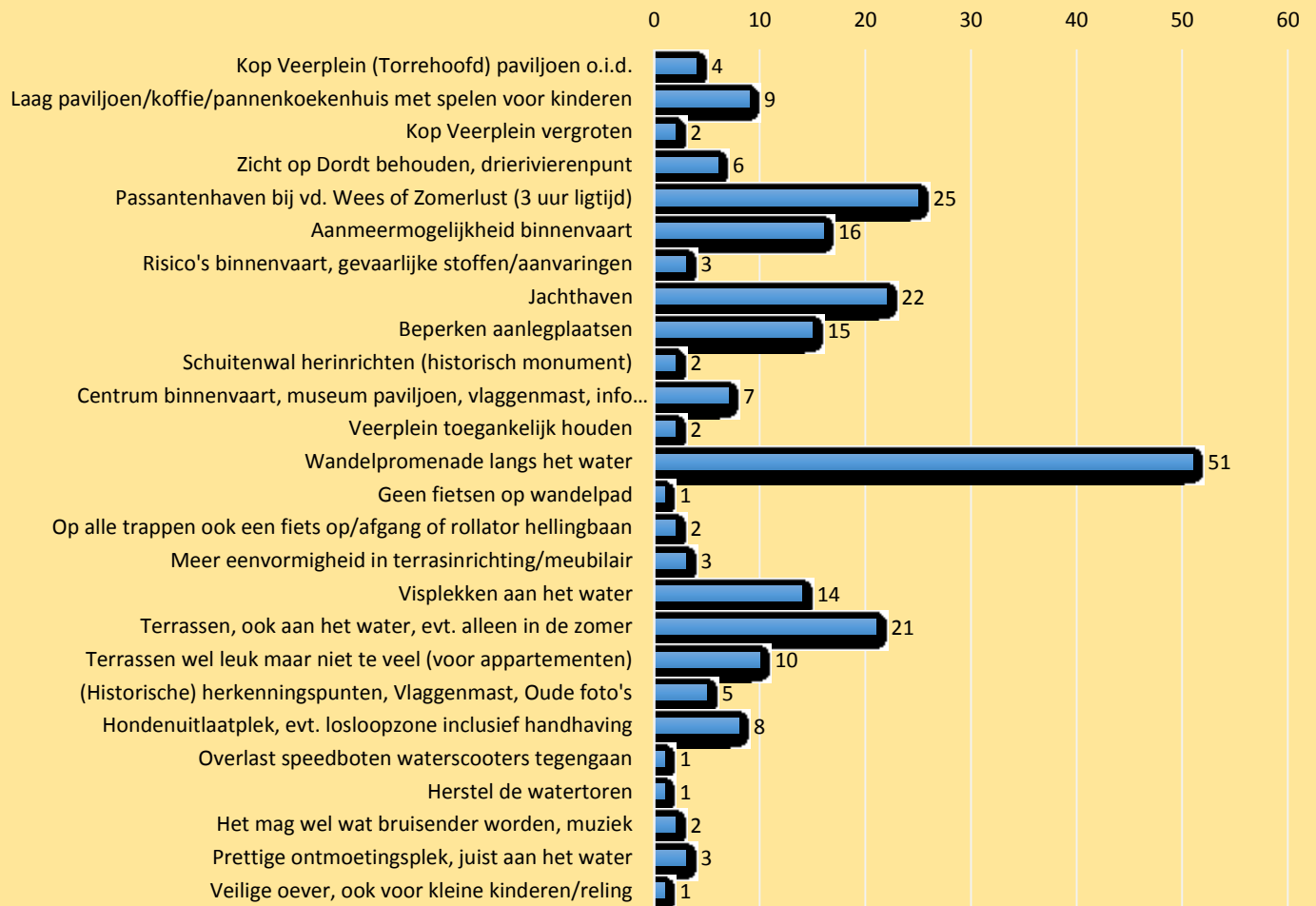


Bijlage 2: Thema's en reacties

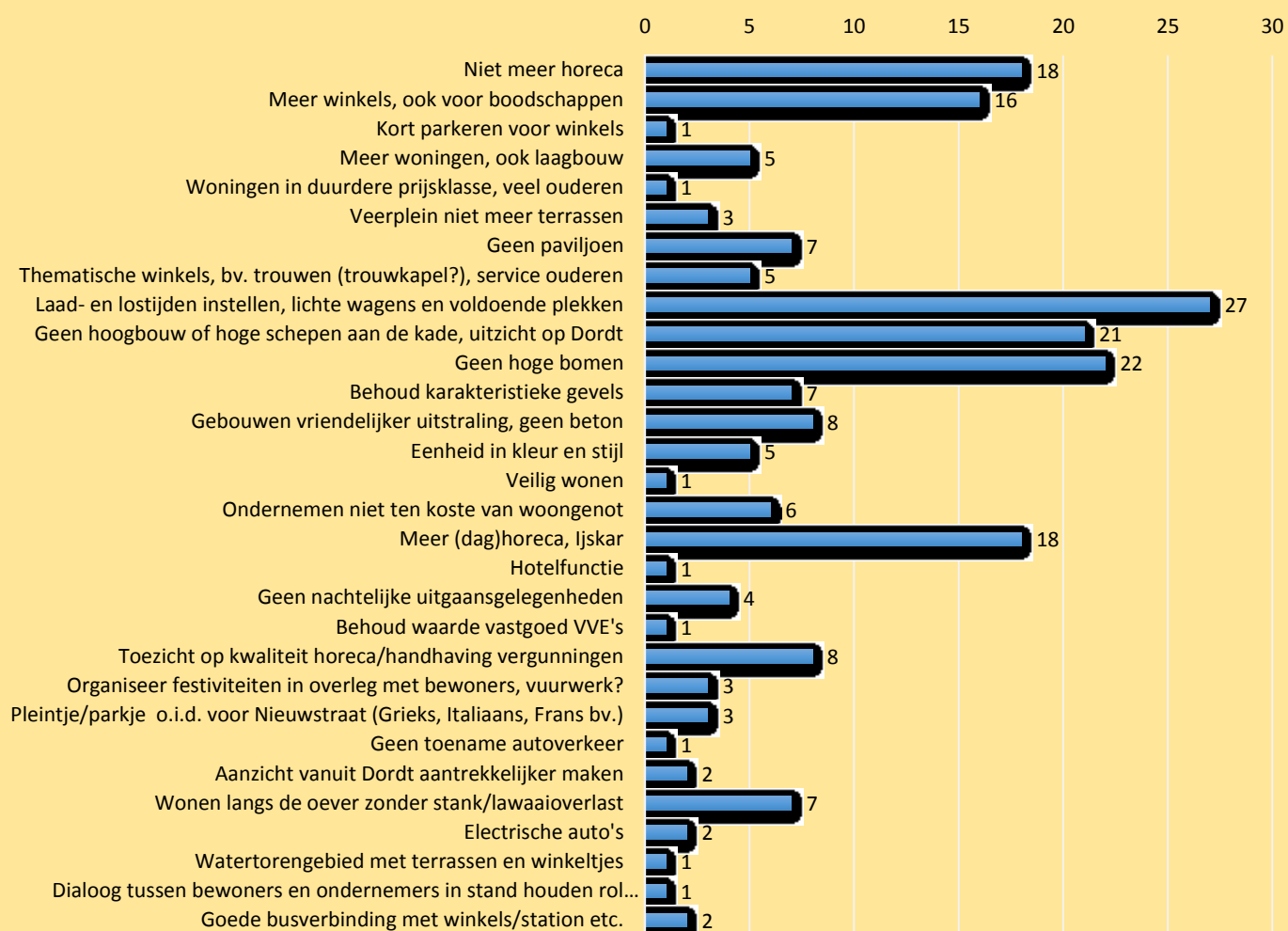
Thema 1: Toegankelijkheid gebied



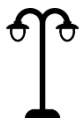
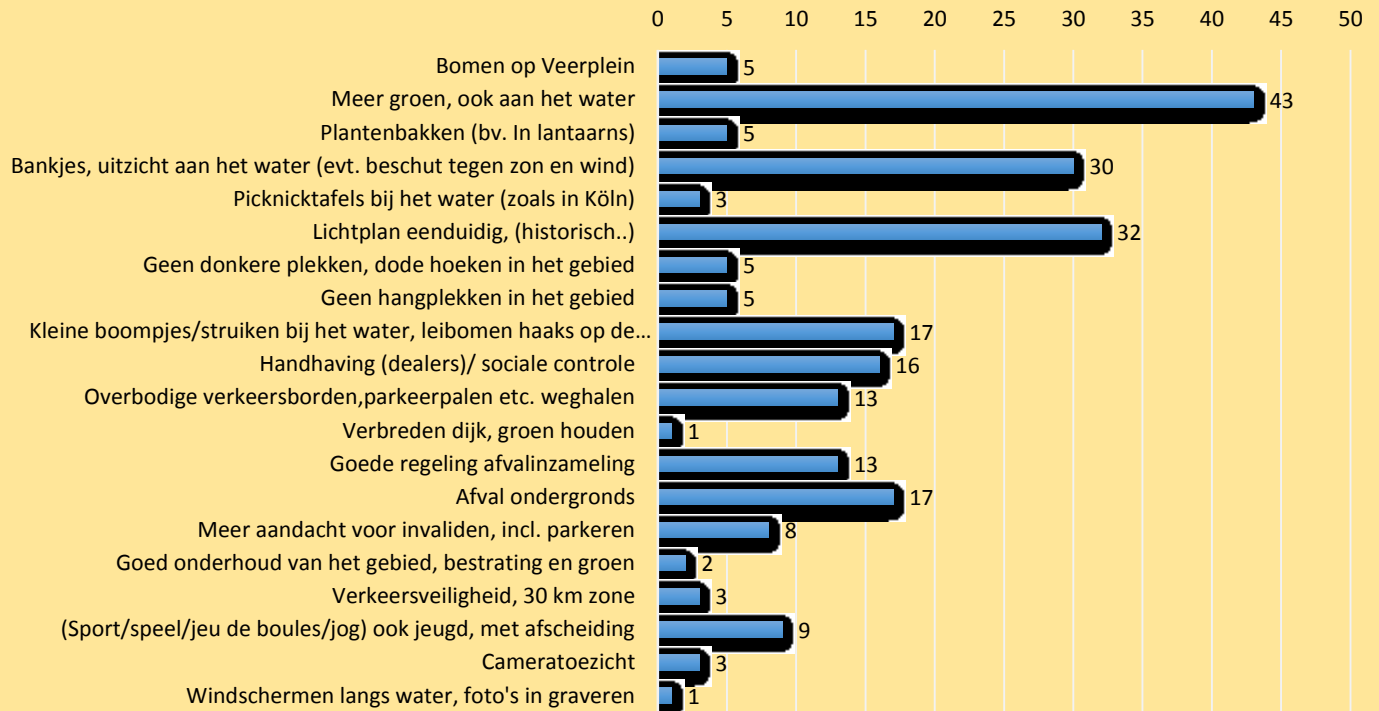
Thema 2: Recreëren, beleving, historie, binnenvaart



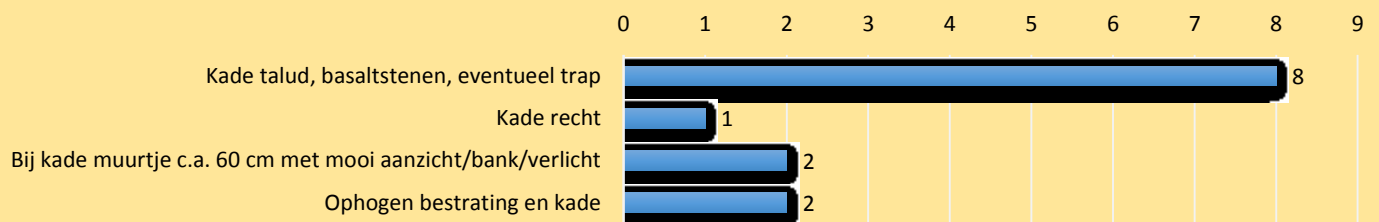
Thema 3: Wonen en Ondernemen



Thema 4: Inrichting omgeving, (Sociale) Veiligheid



Over de aanpak van de kade:



Overige opmerkingen



Bijlage 3: Reacties na inspraakperiode

Toen de visie in concept klaar was, is er gedurende zes weken ruimte geweest voor inspraak. Gedurende de inspraakperiode zijn 33 schriftelijke reacties binnengekomen. Ook via de facebookpagina kwamen enkele reacties. Daarnaast was er een drukbezochte inloopbijeenkomst.

In de visie worden vier uitgangspunten beschreven die, op een enkeling na, in de reacties worden onderschreven. De genoemde maatregelen worden niet door iedereen even positief ontvangen. Daarbij is ook gereageerd op ideeën die zijn aangedragen door Adriaan Geuze. Dit zijn niet direct alle maatregelen die wij voor ogen hebben.

Bij de ruimtelijke uitwerking van de plannen moeten we rekening houden met het volgende:

1. Parkeren

Zorg bij het autovrij maken van de kade voor voldoende compensatie elders in het gebied. Behoud betaald parkeren (eventueel in uren uit te breiden). Zorg dat de afstand tussen auto en woning voor oudere bewoners niet te groot wordt. Zorg ook voor ondernemers voor voldoende laad-en losmogelijkheden. Een parkeergarage wil men alleen verdiept op het Maasplein, in verband met het uitzicht. Wel is er twijfel over de kosten.

2. Toegankelijkheid en bereikbaarheid

Het Veerplein moet toegankelijk blijven voor auto's. De inrichting van de terrassen kan hier beter. Houd daarbij rekening met fietsers en voetgangers. Bij de inrichting van het gebied moeten hoogteverschillen beperkt blijven. Ook is er behoefte aan fietsparkeerplaatsen.

3. Uitzicht

Geen hoge bomen en gebouwen die het uitzicht vanuit de woningen verminderen. Wel laag groen en een betere afvalregeling (ondergrondse containers). Omwonenden willen geen grote hoge schepen permanent voor de deur in verband met verlies van uitzicht.

4. Recreatie en verblijven

De wandel/fiets promenade wordt (vooral richting watertoren en Noordpark) gewaardeerd. Aan het water moet openbaar recreëren mogelijk blijven. Ook kan de openbare verlichting veel fraaier. Uitbreiding van avondhoreca is niet gewenst.

5. Aanlegplaats

Over de noodzaak voor een aanlegplaats voor grotere schepen wordt wisselend gedacht. De ligplaats en activiteiten van de Broedertrouw worden door omwonenden gewaardeerd.

6. Talud of kade

De keuze voor talud of kade (eventueel met ducdalven) wordt wisselend gewaardeerd. Het ophogen van de kade is logisch. Op het voorstel de stenen strekdam te vervangen door een golfbreker/aanlegsteiger wordt wisselend gereageerd.

7. Handhaving

De roep om handhaving spreekt uit veel reacties.

Gezien de grote belangstelling rond de samenstelling van de visie is het niet meer dan logisch om ook bij de uitwerking van de deelplannen de betrokkenheid van de belanghebbenden en raadsleden te blijven organiseren.