

Vragen politieke partijen naar aanleiding van de beeldvormende discussie in de raadscommissie dinsdag 6 september 2022 over de plannen voor de Herontwikkeling Zuidelijk Stationsgebied en Herinrichting Weizigtpark, voorzien van een antwoord

De gestelde vragen zijn hieronder cursief opgenomen per onderwerp. Achter het vraagnummer is opgenomen door wie de vraag is gesteld en deze zijn aansluitend voorzien van een antwoord.

Bomen

Vraag 1. (PvdA) *Kan het college voor de raadsleden aangeven hoeveel bomen minimaal absoluut noodzakelijk moeten worden omgehakt om de geplande fietsenstalling te realiseren en kunt u op een kaart aangeven waar deze staan?*

Antwoord

Voor de realisatie van de fietsenstalling moeten elf bomen verwijderd worden die staan op de plek waar het gebouw moet komen, die te dicht op de te bouwen fietsenstalling of die moeten worden verwijderd omdat ze staan op de Kiss+Ride. Voor deze elf bomen ten behoeve van de fietsenstalling, komen twaalf bomen in de direct omliggende omgeving terug.

Vraag 2. (SP) *Wij hebben vernomen dat er inmiddels al een aanpassing in het ontwerp beland is. Besloten is om een groep van 20 bomen te behouden. Is het college bereid om alle bomen die geen invloed hebben op de aanleg van de paden te behouden? Zo niet, kunt u beargumenteren waarom deze bomen toch gekapt gaan worden? Los van de bomen die aangemerkt zijn als 'minder vitaal'.*

Antwoord

Het college is hier niet toe bereid. Het vastgesteld ontwerp en plan is gebaseerd op een aantal belangrijke doelen, te weten: versterken biodiversiteit, betere bereikbaarheid van het station, vergroten sociale veiligheid, herstel oorspronkelijk ontwerp Doorenbos en vergroten waterberging.

Naar aanleiding van de reactie op de voorgenomen kap en het concrete verzoek van de Bomenridders is onderzocht welke bomen vooralsnog te handhaven zijn, binnen de kaders van het vastgestelde plan en zonder de bovengenoemde doelen geweld aan te doen. Dit betreft in ieder geval 18 bomen (zie bijlage 220908 lijst mogelijk te handhaven bomen). Met een paar beperkte aanpassingen, zoals het niet planten van nieuwe bomen op die locaties of het en iets aanpassen van de verharding, loopt dit aantal op tot circa 29 bomen.

Vraag 3. (Op Ons Eiland) *Is het college bereid- mede vanwege de argumentatie van de insprekers, maar ook obv de eventuele tekortkoming mbt de inspraak en participatie - om kleine aanpassingen te doen aan het plan, zodat een aantal bomen en struiken alsnog worden bespaard?*

Antwoord

Zie de beantwoording bij vraag 2.

Vraag 4. (GroenLinks) *In de hele discussie rond het plan is regelmatig naar voren gekomen dat er problemen waren/zijn met de waterhuishouding in het park. Is voldoende in beeld welke invloed dit heeft (gehad) op bijv. de vitaliteit van bomen? Is gegarandeerd dat de vitaliteit van huidige en toekomstige bomen niet wordt aangetast door onopgeloste problemen met de waterstand/-huishouding?*

Antwoord

Naar ons inziens is het door verschillende getroffen maatregelen voldoende gegarandeerd dat de vitaliteit van de huidige en toekomstige bomen niet wordt aangetast door eerdere problemen met de waterstand/-huishouding.

In het park is drainage en onderbemaling aanwezig. In 2018 en 2019 is deze drainage gecontroleerd, doorgespoten en waar nodig hersteld. In 2018 is de verdichte grond in het deel Mauritsweg richting station m.b.v. grondploffes los gemaakt tot in het grondwater. De ontstane

scheuren en openingen in de bodem zijn opgevuld met een licht vulkanisch gesteente en een substraat met bodemleven. In het voorjaar van 2019 is in een deel wat is belucht 125 kg wormen uitgezet. Op de locaties van boomrijke vakken zijn daarnaast greppels gegraven, welke ervoor zorgen dat de vakken zelf droger blijven.

Bovenstaande maatregelen hebben goede resultaten gegeven. Er is in het deel met drainage nog één keer wateroverlast geweest door een storing van de onderbemalingspomp, maar dit betreft een incident.

Ons inziens zijn dus voldoende maatregelen genomen en wordt de situatie goed gemonitord. Het bevorderen van een goed bodemleven en voorkoming van bodemverdichting zijn daarnaast belangrijke onderdelen voor de herinrichting van het park en toekomstig onderhoud.

Voor de nieuwe bomen wordt een zo gunstig mogelijk leefklimaat en groeiplaats gerealiseerd, waardoor de effecten van klimaatveranderingen zo goed mogelijk opgevangen worden.

Vraag 5. (Partij voor de Dieren) *Welke bomen worden om welke reden gekapt en welke bomen worden gespaard of kunnen gespaard worden. Daarom zou ik graag het volgende willen verzoeken: Kan het college de commissie voorzien van een goed leesbare kaart (liefst als zoombare PDF (vectorbestand) en niet als afbeelding) waarop we de volgende info kunnen vinden:*

1. alle bomen in het Weizigtpark
2. de uitlijning van de nieuwe inrichting van het Weizigtpark;
3. De bomen die volgens het vorig jaar vastgestelde definitieve ontwerp gekapt zouden moeten worden
4. het allerbelangrijkst: voor iedere te kappen boom de reden of redenen voor kap;
5. Voorts zou het fijn zijn wanneer bepaalde groepen bomen expliciet kunnen worden aangeduid op de kaart (of op een aanvullende kaart):
 1. de bomen waarvan de Bomenridders hebben aangegeven dat die wat hen betreft niet gekapt hoeven te worden;
 2. de bomen waarvan het college nu aangeeft dat ze niet gekapt hoeven te worden;

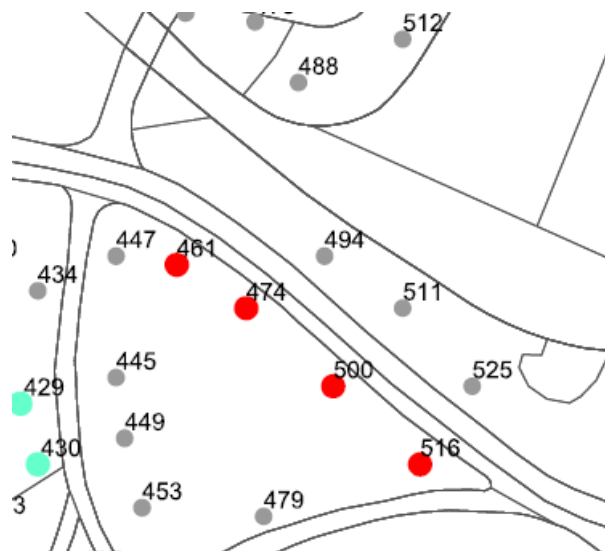
Antwoord

In de volgende bijlagen vindt u de gevraagde info over de bomen in het Weizigtpark:

- A. Bomen lijst voor kapvergunning Weizigt; hierop staan alle bomen met reden conform kapvergunning en BEA;
- B. 117 Weizigtpark te kappen en behouden bomen; volledig overzicht naar de laatste wijzigingen;
- C. Bomen die mogelijk gehandhaafd kunnen worden, 08-09-2022;
- D. Bomen effect analyse Weizigtpark, 26-08-2020;
- E. DO met daarover geprojecteerd tekening kapvergunning.

In de bijlage treft u ook een tabel aan waarin de mogelijk te handhaven bomen staan (in totaal 29).

Zestien van de door de Bomenridders voorgestelde bomen om te handhaven, zijn niet overgenomen. Dit betreft allereerst bomen 58 t/m 68 (nabij entree Duurzaamheidscentrum), zie vraag 2 voor de verdere toelichting van het behoud hiervan. Daarnaast betreft dit bomen 461, 474, 500, 516 en 566, langs de hoofdroute Mauritsweg – Krispijnseweg. Deze bomen komen dicht op de hoofdroute en moeten om deze reden



weg. Opschuiven van deze route kan, maar dan moeten er 4 bomen (494 watercypres, 511 gewone esdoorn, 525 es, 551 Amerikaanse linde) aan de zijde van het water worden gekapt. Deze bomen willen we juist behouden vanuit beeld, sfeer en schaduw op het water.

Vraag 6. (Partij vd Dieren) *Kan het college dezelfde informatie in een tabel gieten (met aantallen bomen) en de commissie daarvan voorzien? In het definitief ontwerp staat bij een aantal bomen "te kappen op basis van BEA (bomeneffectanalyse)". Kan het college dit toelichten?*

Antwoord

Zie de versterkte informatie bij vraag 5.

De Bomen Effect Analyse (BEA) is een beoordeling van mogelijke gevolgen van bouw en aanleg voor bestaande bomen. Gestart wordt met een bepaling van de kwaliteit van de bomen en vervolgens wordt bepaald of en hoe blijvend behoud van een boom mogelijk en zinvol is bij de aanstaande werkzaamheden. Het onderzoek bestaat doorgaans uit bestudering van de voorgenomen werkzaamheden en nader bovengronds- en ondergronds onderzoek aan de boom. Een BEA doet uitspraken over de handhaving van bomen in relatie tot een plan.

Vraag 7. (Partij vd Dieren) *Omwonenden gaven aan dat ze graag een dichte, groene omlijsting van het park behouden tegen het verkeerslawaaï. Tegelijkertijd is er ook waarde in natuurvriendelijke oevers. Kunnen die twee gecombineerd worden? Is het mogelijk om de oevers natuurvriendelijk te maken met behoud van bestaande heesters? Of kunnen de oevers, na het natuurvriendelijk aanleggen, weer beplant worden met heesters?*

Antwoord:

In het vastgestelde ontwerp worden in de buitenste rand van het park de onderbeplanting en heesters behouden en/of aangevuld (tekeningen C2322102-01, C2322102-02). Alleen ter plaatse van de hoek Mauritsweg/Krispijnseweg is de rand onderbroken.

Er is gekozen voor diversiteit in het park door bloemrijk graslandmengsel te zaaien. In de beplantingsvakken wordt een brede selectie vaste planten en bloembollen toegepast en een rijke variatie aan heesters en bosplantsoen in combinatie met stinzebollen.

Een natuurvriendelijke oever biedt (lichte) vegetatie aan waarin dieren kunnen nestelen en schuilen. De inrichting is onderdeel van het natuurvriendelijk maken. Waar nieuw water komt kunnen geen heesters staan.

Fietsenstalling

Vraag 8. (SP) *Is het college bereid om een aanpassing te vragen aan de ontwerper van de fietsenstalling, zodat de calamiteitenroute vanaf Markettenweg kan worden behouden? Dit gelet op de aanbesteding door ProRail die nog altijd niet afgerond is. Is de gemeente bereid om in gesprek te gaan met deze partijen?*

Antwoord:

Het college gaat geen verzoek doen tot aanpassing van het ontwerp van de fietsenstalling.

Het college is overtuigd van de kwaliteitsimpuls voor het gebied die met de inpassing van de fietsenstalling wordt bereikt en ook de gunstige beïnvloeding van de modal split hierdoor. Het college heeft met haar partners een traject ingezet dat resulteerde in een uitgebalanceerd ontwerp en er zijn afspraken gemaakt over de planning, het programma en het ontwerp. Wij staan achter deze afspraken.

Paden/ ontwerp park

Vraag 9. (SP) *Is het college bereid in te breken in het huidige ontwerp en de wandelpaden van respectievelijk 2 en 3 meter breed te verwijderen uit het plan? Zo niet, kunt u beargumenteren wat de noodzaak is van deze breedte?*

Antwoord

Nee, we zijn niet bereid in te breken in huidige ontwerp voor de wandelpaden. De basis van het herinrichtingsplan voor het Weizigtpark is het originele ontwerp van de landschapsarchitect Doornbos uit 1942. Met zijn ontwerp had Doornbos een wandelpark voor ogen dat het oude landgoedbos combineerde met een meer open parkomgeving. Het ontwerp werd dan ook gekenmerkt door een netwerk van sierlijk slingerende wandelpaden. De paden kenden een hiërarchische ordening waaraan verschillende breedtes gekoppeld werden. Hoofdroutes kregen een breedte van 4 tot 5 meter. Primaire wandelroutes waren zo'n 3 meter breed en secundaire wandelroutes ongeveer 2 meter breed.

Uitgangspunt voor de herinrichting is het zo veel mogelijk herstellen van het originele ontwerp en karakter van het wandelpark. Alleen daar waar het noodzakelijk is voor het functioneren van het park en de stationsomgeving worden elementen aangepast of nieuwe elementen geïntroduceerd. Er is gekozen om de breedtes van de primaire en secundaire wandelpaden respectievelijk 3 en 2 meter in lijn te houden met het originele ontwerp. Er worden geen nieuwe wandelpaden aangelegd, op één uitzondering na. Deze maatvoering past bij het beoogde gebruik. Ter vergelijking: een standaard trottoir is minimaal 2,10 meter breed.

Door het verleggen van de entree bij de kruising Krispijnseweg-Mauritsweg kunnen er wel wandelpaden die van deze huidige entree naar het station zijn ontstaan (en op enig moment zijn geasfalteerd) worden verwijderd.

Vraag 10. (SP) *Er wordt gekozen voor een "Shared space" situatie op de paden van 6 meter breed. In het ontwerp is te zien dat er naast deze route, ook een wandelpad direct van de Mauritsweg naar het station loopt. Waarom is er niet voor gekozen om een apart fietspad van 4 meter breed aan te wijzen en parallel daaraan een wandelpad van 2 meter breed? Is het niet veiliger voor de gebruikers om deze paden te scheiden?*

Antwoord

Voor de routes door het park is bewust gekozen voor dubbelgebruik van fietsers en voetgangers. Daar zijn meerdere redenen voor. Voor een gecombineerd pad is in totaal minder verharding nodig dan voor aparte paden. Voor de hoofdroutes zou voor tweerichtingen fietsers conform de richtlijnen 4,50 meter nodig zijn en voor voetgangers 3 meter, tezamen 7,50 meter. Door de benodigde uitwijkruimtes te laten overlappen komen we op de breedte maat van 6 meter. Daar komt bij dat het park op verschillende momenten verschillende gebruikers pieken heeft van fietsers en voetgangers. Dat komt onder andere doordat het park zowel een verblijfplaats als een doorgangsgebied is. De ene keer is er meer breedte nodig voor fietsers, het andere moment voor voetgangers, of voor een evenement. Een gecombineerde langzaam verkeerroute geeft daarin de grootste flexibiliteit.

Verder zijn op dit moment zijn het fiets en voetpad optisch gescheiden, maar in de praktijk maken de verkeersdeelnemers gebruik van elkaars ruimten. De optisch gescheiden paden leveren daardoor in het park een schijnveiligheid op. Door te kiezen voor shared-space paden zorgen we er voor dat alle verkeersdeelnemers alerter zijn en creëren we daarmee juist meer veiligheid.

Vraag 11. (SP) *Daarop aansluitend: Hoe schat u het volume in van wandelaars op dit "shared space" pad? Is het denkbaar dat wandelaars dit pad zullen vermijden en daarmee het hele doel van deze opzet teniet gedaan wordt?*

Antwoord

Van de potentiële groei van het fietsverkeer hebben wij een beter beeld dan van het aandeel en volume van de voetgangers. Dat is moeilijker te berekenen en te meten. Wel is sowieso bekend van zowel fietsers als voetgangers dat men de kortste route kiest naar een bestemming (wat niet geldt voor een "ommetje"). De shared space hoofdroutes zijn de meest direct routes vanuit de verschillende toegangen van het park. De verwachting is dan ook dat voetgangers deze routes niet mijden.

De ervaringen in andere parken met gemengd langzaam verkeer laten ook zien dat de combinatie van voetgangers met fietsers goed functioneert.

Vraag 12. (SP) *In welke mate speelt de breedte (6 meter) van het pad genoemd in punt 9 een rol tijdens de aanstaande bouw van de fietsenstalling? Is dat een vereiste? Zo ja, waarom?*

Antwoord

Tijdens de bouw van de fietsenstalling dient het station, het werkterrein en de rest van het park bereikbaar te zijn voor calamiteitenvervoer. Ook dient de stadsboerderij van het Duurzaamheidscentrum Weizigt bevoorraad te worden en dient de zendmast bereikbaar te zijn. Dit kan alleen via de hoofdroutes uit het vastgestelde ontwerp voor de herinrichting van het park, wat betekent dat het noodzakelijk is dat deze hoofdroute al voor start van de bouw van de fietsenstalling gereed is.

De breedtemaat van 6 meter is gebaseerd op het huidige en toekomstige gebruik van deze routes, zoals reeds toegelicht bij vraag 10.

Vraag 13. (SP) *Er komt in het ontwerp ook eenzelfde soort pad vanaf Krispijnseweg naar de Mauritsweg. Er wordt een verwachting uitgesproken van een forse stijging van verkeer van en naar het station op deze route. Waarom is er niet voor gekozen om de drukte op het pad genoemd onder punt 6 eerst in kaart te brengen?*

Antwoord

ProRail heeft als onderdeel van de voorbereidingen voor de fietsenstalling met een zogenaamd windrichtingen onderzoek laten onderzoeken waar de fietsers naar het station vandaan komen. In dit onderzoek is de route vanaf de Krispijnseweg nadrukkelijk als belangrijke route naar voren gekomen. Met het oog op de toekomst wordt daarnaast de mobiliteitstransitie ingezet, met meer nadruk op vervoer per fiets en openbaar vervoer. Om die reden is de verwachting uitgesproken dat de drukte op deze nu al belangrijke route in de toekomst zal toenemen.

Vraag 14. (SP) *Verwacht het college dat het verbreden van de fietsroutes ook andersoortig, met name gemotoriseerd verkeer aantrekt op deze routes? Zo ja, vindt het college dat wenselijk? Hoe staat het college tegenover de rust in het park voor mens en dier en wegen die niet even zwaar, zo niet zwaarder?*

Antwoord

Wij verwachten niet dat er meer gemotoriseerd verkeer gaat rijden in het park. Dat is op dit moment al verboden en dat regime zal niet wijzigen. De vormgeving van de entree, ondersteund door de bijbehorende bebording, laat duidelijk zien dat je hier een park in rijdt waar alleen (snor-)fietsers en voetgangers zijn toegestaan.

Het college vindt de rust in het park voor mens en dier belangrijk. In het park is mede om die reden alleen verlichting langs de hoofdroutes aanwezig en wordt de verlichting langs andere paden zelfs verwijderd. De aanpassingen in het ontwerp voor de zuidwesthoek creëren in dit gedeelte van het park zelfs een rustiger deel dan in de huidige situatie, doordat minder fietsers dit deel zullen doorkruisen. Uiteindelijk gaat het hier echter om een stadspark, aansluitend op een station en woongebied, niet om een natuurgebied. Daarmee is rust voor mens en dier niet het enige wat meegewogen heeft bij de gemaakte ontwerpkeuzes, de bij vraag 2 genoemde doelen vormen gezamenlijk de basis.

Vraag 15. (SP) *In het ontwerp is een pad ingetekend direct langs het spoor vanaf de Krispijntunnel. Wordt dit pad gerealiseerd, en zo ja, is er overwogen dit pad te gebruiken als calamiteitenroute? Zo niet, waarom niet?*

Antwoord

De pijl die in de ontwerptekening staat is een gewenste fietsverbinding tussen de brug van en naar Zwijndrecht en het station. Op termijn hopen wij dit pad te realiseren, als onderdeel van een totale verbetering van het fietsnetwerk tussen Rotterdam en Dordrecht. Op dit moment moeten hier nog diverse onderzoeken voor uitgevoerd worden en is deze grond geen gemeentelijk eigendom.

Dit betekent dat deze fietsverbinding niet gerealiseerd kan worden voor de bouw van de fietsenstalling en dit daarmee niet is overwogen als alternatief. Na realisatie van dit pad in de toekomst, kan de calamiteitenroute en bevoorrading van de stadsboerderij mogelijkwijs via deze route gaan lopen.

Uitstel kap

Vraag 16. (SP) *Er is een directe koppeling tussen de wens voor bredere routes en de kap van bomen. Is het college bereid de aanstaande kapwerkzaamheden tot nader order uit te stellen zodat opnieuw gekeken kan worden met de architect naar de noodzaak van de verbreding van de diverse paden?*

Antwoord

Het college is niet bereid de aanstaande kapwerkzaamheden tot nader orde uit te stellen. Het college staat achter het plan en de kapwerkzaamheden passen binnen de opdracht van het raadsbesluit met betrekking tot het Weizigtpark en de verstrekte vergunning.

Op verzoek van het college zijn alle te kappen bomen wel opnieuw tegen het licht gehouden, om te bepalen welke bomen eventueel gehandhaafd kunnen worden binnen het vastgestelde ontwerp. Dit levert ca. 29 bomen op. Slechts een beperkt deel van de te kappen bomen hebben overigens een relatie met verbreding van de paden.

Vraag 17. (SP) *Wat zijn de financiële consequenties wanneer de kap word uitgesteld tot bijvoorbeeld 2023?*

Antwoord

Als de kap wordt uitgesteld, kan later gestart worden met de fietsenstalling en daarmee ontstaan meerdere effecten die financiële consequenties hebben:

- De provinciale subsidie (€ 1,195 miljoen) voor verbetering infrastructuur park vervalst. Voor de zomer van 2024 moet het gehele park gereed zijn, inclusief stationsplein, en dat lukt alleen indien in oktober 2022 gekapt wordt en tijdig met de fietsenstalling kan worden begonnen.
- De gemeente heeft contractuele afspraken gemaakt over het bouwrijp maken van fase 1 en als de aannemer van de fietsenstalling moet wachten doordat er geen bouwrijpe grond wordt opgeleverd, leidt dit tot schade. Deze schade komt in ieder geval grotendeels (60%) ten laste van de gemeente en mogelijk zelfs volledig omdat wij veroorzaker zijn. Het precieze bedrag van deze schade is op dit moment niet in te schatten.
- De provinciale subsidie voor de bouw van de fietsenstalling (€ 2,43 miljoen) komt mogelijk ook in gevaar bij langere uitstel van de kap. Deze moet uiterlijk in 2024 gereed zijn.

Fietsenstalling

Vraag 18. (PvdA) *In de plannen voor het Weizigtpark is een brede fietsroute van de Nassauweg naar de zuidzijde van het station opgenomen. Motivatie voor de breedte van deze route is o.a. de aan- en afvoer voor de kinderboerderij en de bereikbaarheid van het station voor hulpdiensten in geval van een calamiteit. De beschikbare tekeningen voor de nieuwe inrichting laten zien dat tussen de pilaren van de te bouwen fietsenstalling en de geplande betonnen zitbank ten zuiden van de fietsenstalling een verharde zone gepland is van 7,5 meter breed. Deze lijkt voldoende om vrachtverkeer te laten passeren. Met enige geringe aanpassingen aan de draaicirkel van de kiss&ride locatie aan de zuidoostzijde van het station wordt de hiervoor genoemde strook bereikbaar via de Markettenweg. In principe kan volstaan worden door de draaicirkel als 'punaise'-verhoging uit te voeren (zie de punaise-verhoging op de kruising van de Singel en de Dubbeldamseweg Noord). Door deze ingreep is er geen vrachtverkeer noodzakelijk over het fiets-voetpad vanaf de Nassauweg naar het station en kan deze route smaller worden uitgevoerd en zo nodig gesplitst worden in een fiets- en een voetgangerspad. Onze vraag is aan het college de hierboven geschetste mogelijkheid te onderzoeken en voor- en nadelen aan ons te berichten.*

Antwoord:

De door u geschetste route is eerder onderzocht in samenwerking met ProRail. Uit deze studies is gebleken dat de bevoorradings- en calamiteitenroute niet via deze route kan lopen, tenzij heel veel meer bomen worden gekapt en hier aanvullend ruimte voor wordt gecreëerd. Gebeurt dit niet, dan kan onder andere de keerlus niet meer de benodigde omvang voor in- en uitstappen (en de ter plekke toegevoegde bomen) krijgen. Ook is de kans op aanrijding van het gebouw te groot. Daarnaast vinden we het vanwege de veiligheid zeer onwenselijk om direct op plek van de grootste stroom van in- en uitkomende stationsbezoekers kruisend (vracht-)verkeer te hebben.

Overigens delen wij uw opvatting dat de route door het park smaller zou kunnen als er geen bevoorradings- of calamiteitenverkeer niet. De maatvoering van 6 meter is voor de benodigde ruimte voor fietsers en voetgangers, zoals toegelicht bij vraag 10.

Vraag 19. (SP) *De fietsenstalling en het nieuw te bouwen pleintje direct aangrenzend, hebben tot gevolg dat er een fors aantal bomen gekapt moeten worden. Kunt u schetsen wat de overweging is geweest tussen de capaciteit-wensen van de stalling enerzijds, en het verdwijnen van groen anderzijds? Welke partij gaf daarin de doorslaggevende stem?*

Antwoord

Het uiteindelijke ontwerp kent een zorgvuldig proces, waarin de belangen van de verschillende partijen gediend worden. Het ontwerp is de optimale balans tussen het aan de ene kant tegemoet komen aan de benodigde stallingscapaciteit en aan de andere kant het behoud van zoveel mogelijk bomen en het karakter van het park. Er was geen doorslaggevende stem, maar er is gezocht naar het optimum.

In 2015-2016 hebben er alliantiegesprekken plaatsgevonden met een scala aan belanghebbenden partijen en groepen (van ProRail tot Fietsersbond en van Ondernemersvereniging Oud/Nieuw Krispijn tot omwonenden). Het resultaat van deze gesprekken was een koersnota met daarin een ruimtelijk wensmodel voor de herinrichting van het park en de stationsomgeving.

In dit model was het voorstel om alle bomen in een straal van 50 tot 75 rondom het station te kappen om plaats te maken voor een entreeplein en een fietstunnel onder het station door. Zie onderstaande afbeelding.



De gemeente is in 2017 gestart met het maken van een herinrichtingsplan voor het park en een ontwerp voor de nieuwe stationsentree/fietsenstalling met ProRail. De ideeën uit de alliantiegesprekken zijn hierin meegenomen, maar binnen kaders die door de gemeente zelf zijn gesteld. Eén van die kaders was het behoud van het karakter van het park en het oude landgoedbos. Dit betekende dat één van de uitgangspunten was dat zoveel mogelijk bomen gespaard dienden te worden. Een ander uitgangspunt was dat er ruimte moest komen voor ongeveer 2.000 fietsparkeerplekken. Dit aantal volgde uit prognoses, analyses en berekeningen van ProRail en heeft nooit ter discussie gestaan, omdat dit nodig is voor het verwachte toekomstige gebruik van het station en in lijn is met de mobiliteits- en duurzaamheidsopgave van Dordrecht.

Een fietsenstalling op maaiveldniveau zou een te grote aantasting van het park zijn en niet leiden tot een goed functionerende stationsentree. Daarom is een tweelaagse fietsenstalling ontworpen. Dit ontwerp is zo veel mogelijk over de huidige Kiss+Ride heen geschoven. Later in het ontwerpproces is naar wens van de NS nog een atrium in het entreegebouw gekomen, omwille van een sociaal veilige stationsentree. Daardoor is de footprint van het gebouw nog iets groter geworden in het uiteindelijke ontwerp.

Participatie

Vraag 20. (SP) *Hoe kijkt het college terug op de participatie over de plannen met de inwoners van de stad op basis van de bijdrage van de eerste vier insprekers in het commissiedebat op 6 september jl.? Waarom heeft er nauwelijks tot geen participatie plaatsgevonden over het Definitieve ontwerp Weizigtpark gepubliceerd in maart 2021?*

Antwoord:

Het participatietraject dat in 2018 plaats vond was intensief. Met betrokken omwonenden, doelgroepen en gebruikers hebben medio 2018 alliantiegesprekken plaatsgevonden, waarna in oktober 2018 nog een gebruikersmiddag plaatsvond. Er is hierbij met veel partijen gesproken en veel ideeën zijn opgehaald en in het plan verwerkt. Achteraf gezien is de aandacht daarbij wellicht te veel gericht geweest op het betrekken van bestaande instituties en georganiseerde partijen. De omwonenden zijn uitgenodigd middels het gebruik van borden in het park, om zo niet alleen de direct omwonenden te bereiken, maar juist alle gebruikers van het park. Met de kennis van nu over participatieprocessen, zodat we de direct omwonenden van het park ook nog op een andere wijze actief bij dit proces betrekken.

In de fase van schetsontwerp naar definitief ontwerp heeft geen participatie meer plaatsgevonden. Alhoewel alle wettelijke procedures zijn doorlopen, hebben we daarbij te zwaar geleund op de uitkomsten van het participatieproces van 2018.

Vraag 21. (GroenLinks) *Wat is de reactie van het college op hetgeen gister met name vanuit Natuurlijk Weizigt naar voren is gebracht over het participatieproces? Heeft het college begrip voor het gevoel bij Natuurlijk Weizigt dat er geen duidelijke momenten zijn geweest waarom bewoners/inwoners daadwerkelijke inbreng kan hebben? Zie u mogelijkheden om op onderdelen van het plan alsnog een (nieuwe) mogelijkheid voor inbreng en meedenken te creëren. Zo ja, op welke onderdelen?*

Antwoord:

Zie de toelichting bij vraag 20.

We zijn voornemens om op de verdere uitwerking van een aantal onderdelen van het vastgestelde plan, zoals het hondenspeelveld, de calisthenicsvoorzieningen en de plaatsen van de banken, het gesprek aan te gaan met de gebruikers van het park. Dan zal binnen de vastgestelde kaders van het plan ruimte zijn om inbreng te leveren voor de meer gedetailleerde en exacte inrichting.

Bijlagen:

- A. Bomen lijst voor kapvergunning Weizigt; hierop staan alle bomen met reden conform kapvergunning en BEA;

- B. 117 Weizigtpark te kappen en behouden bomen; volledig overzicht naar de laatste wijzigingen;
- C. Bomen die mogelijk gehandhaafd kunnen worden, 08-09-2022;
- D. Bomen effect analyse Weizigtpark, 26-08-2020;
- E. DO met daarover geprojecteerd tekening kapvergunning.

Dordrecht, 8 september 2022