

Aan
de gemeenteraad

Datum 19 december 2023
Zaaknummer 2023-0173381
Betreft Beantwoorden motie 230919/M1 Geen optocht van
taxibusjes door de woonstraten van Crabbehof

Vergadering van
Portefeuillehouder: Tanja de Jonge
Begrotingsprogramma Lerend en Ondernemend Dordrecht
Kernteam/Opgave: Publiksaccommodaties - Vastgoed, Onderwijshuisvesting &
Wijkaccommodaties
Auteur: Celine op de Laak
E-mail: cm.op.de.laak@dordrecht.nl
Verantwoordelijke: Martin Knijnenburg
Openbaar: Ja

Raadsinformatiebrief

Hoe zijn de bevoegdheden rond dit onderwerp verdeeld?

De gemeenteraad heeft het krediet beschikbaar gesteld voor de bouw van Het Drechtster College aan de Karel Doormanweg 4-8 (Kompaslocatie) te Dordrecht. Het college is verantwoordelijk voor de realisatie van de bouw van Het Drechtster College en de inrichting van de openbare ruimte. Yulius is bouwheer van Het Drechtster College conform de Wet op de Expertise Centra (WEC).

Wat is de aanleiding om deze informatie kenbaar te maken?

Op 19 september 2023 is de motie 230919/M1: Motie vreemd aan de orde van de dag – "Geen optocht van taxibusjes door de woonstraten van Crabbehof" aangenomen door de gemeenteraad.

Wat is de te delen informatie?

Hieronder is (in twee delen) het verzoek uit de motie opgenomen (cursief en dikgedrukt) en voorzien van de afhandeling hiervan door het college:

De motie 230919/M1 verzoekt het college:

1. Te onderzoeken en aan de raad te rapporteren:

- ***welke alternatieve mogelijkheden er zijn voor verplaatsing van de 35 vereiste parkeerplekken t.b.v. de nieuw te bouwen school aan de Karel Doormanweg op zodanige wijze dat de uitrijroute van taxibusjes richting de Karel Doormanweg op veilige wijze mogelijk is;***
- ***tot welke eventuele meerkosten en / of andere consequenties elk van de alternatieven leidt.***

Voordat we alternatieven toelichten, zetten we eerst uiteen hoe het huidig ontwerp en totaalplan voor de Karel Doormanweg tot stand is gekomen en hoe wij de afwikkeling van de taxibusjes door Crabbehof beoordelen.

Totaalplan Karel Doormanweg 4-8 (Kompaslocatie)

De afwikkeling van de taxibusjes en de invulling van het parkeren is ingegeven vanuit de vele

ambities voor de locatie: (1) een school voor speciaal voortgezet onderwijs, (2) de realisatie van woningbouw, én (3) het behoud en de aanleg van zoveel mogelijk groen (parkachtige setting).

Om het beoogde programma te kunnen realiseren is het noodzakelijk dat de ontsluiting wordt aangepast en er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Voor (het personeel van) de school zijn 35 parkeerplaatsen nodig (deze zijn niet bedoeld voor taxibusjes). De totale parkeeropgave, inclusief de woningbouw, is circa 60 parkeerplaatsen. Dit gaat uit van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Dit is mogelijk omdat alle parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden aangelegd en dus ook voor iedereen toegankelijk zijn.

Voor de taxibusjes geldt daarnaast het uitgangspunt dat de leerlingen zo dicht mogelijk bij de ingang van de school afgezet en opgehaald moeten worden. Dit in verband met de (verkeers)veiligheid en veiligheid van de leerlingen. Naast leerlingen die met taxibusjes of de auto gebracht worden, zijn er ook leerlingen die met het OV, de fiets of scooter naar school komen.

Al deze uitgangspunten, in combinatie met de vorm en maat van de ontwikkellocatie, hebben geleid tot een totaalplan voor de locatie Karel Doormanweg. Zie **bijlage 1** voor het totaalplan.

Veilige verkeersafwikkeling taxibusjes

In uw motie stelt u dat de (verkeers)veiligheid in de woonstraten van Crabbehof even belangrijk is als die op het terrein van de nieuw te bouwen school aan de Karel Doormanweg. Deze mening delen wij. Wij beschouwen de afwikkeling van de taxibusjes via Crabbehof echter niet als onveilig.

Tot voor kort heeft op de ontwikkellocatie een school gestaan. De laatste jaren is de school in gebruik geweest op verhuurbasis, maar voor die tijd was het een volwaardige basisschool. Door het personeel en ouders van die school werd geparkeerd op een parkeerterrein met 19 parkeerplaatsen aan de Zuidendijk. Dit terrein was ontsloten via de Zuidendijk, vergelijkbaar met de beoogde route voor de taxibusjes. Van dat gebruik (auto's in twee richtingen) zijn ons geen klachten bekend over verkeer dat door de wijk van en naar de school reed, ook niet over de combinatie van dat verkeer met de fietsroute parallel aan de Laan der Verenigde Naties. De voorgestelde route voor de taxibusjes (overigens in één richting) beschouwen wij als erg vergelijkbaar met het eerdere gebruik. Dit geldt ook voor de aantallen en intensiteit[1]. Ondanks dat de taxibusjes iets groter zijn dan reguliere auto's, zijn zij niet van zodanig formaat dat zij de route door Crabbehof niet veilig kunnen afleggen.

Daarnaast wordt, vergeleken met de oude situatie, in dit plan de fietsroute verbeterd door het deel waar de taxi's in één richting mogen rijden in te richten als fietsstraat (hetzelfde deel waar voorheen auto's in twee richtingen reden).

Onderzochte alternatieven

Op uw verzoek is gekeken naar alternatieve mogelijkheden voor de verplaatsing van de 35 parkeerplaatsen ten behoeve van de school. Dit met als doel de ontsluiting van de taxibusjes via de Karel Doormanweg mogelijk te maken. In eerste instantie zijn globaal vijf alternatieven onderzocht: (1) parkeren op of onder de school, (2) parkeren op of onder de woningbouw, (3) vergroten parkeerlus in noordelijke richting, (4) vergroten parkeerlus in zuidelijke richting, (5) parkeren op groen aan Bloys van Treslongstraat. Deze alternatieven zijn elk vanuit vier onderdelen beoordeeld: ruimtelijk, verkeerskundig, doorlooptijd en financiën.

De onderzochte alternatieven scoren elk op minimaal één van de onderdelen negatief:

1. Realiseren van parkeerplaatsen op of onder de school zou betekenen dat het ontwerp van de school moet worden aangepast. In verband met gedeeld eigendom achten partijen het niet wenselijk om alle parkeerplaatsen op of onder de school te realiseren. Als alleen de parkeerplaatsen voor het personeel op of onder de school worden gerealiseerd, zijn de plaatsen niet uitwisselbaar. Het totaal aantal parkeerplaatsen neemt dan toe. Het in deze fase van het project nog wijzigen van het ontwerp van de school zou tevens leiden tot zeer hoge meerkosten en onwenselijke forse vertraging (2,5 tot 3 jaar);
2. Realiseren van parkeerplaatsen op of onder de woningbouw betekent dat het ontwerp moet worden aangepast en dat er een lagere grondopbrengst wordt gerealiseerd. Het is dan niet mogelijk om tot een sluitende grondexploitatie te komen, wat een voorwaarde is om de woningbouw te mogen starten;

3. Vergroten van de parkeerlus in noordelijke richting gaat ten koste van groen. Kap van bestaande bomen is in dat geval noodzakelijk. Ook gaan er parkeerplaatsen verloren, wat consequenties heeft voor het woningbouwprogramma en de grondopbrengst;
4. Vergroten van de parkeerlus in zuidelijke richting gaat ten koste van woningbouw. Het aantal woningen wordt naar beneden bijgesteld en het ontwerp moet worden aangepast. Het traject loopt vertraging op en, in de fase waarin het proces zit, schaadt het ons als betrouwbare partner richting de ontwikkelaar. Daarnaast is het niet mogelijk om tot een sluitende grondexploitatie te komen;
5. Parkeren op het groen aan de Bloys van Treslongstraat gaat ten koste van groen en de loopafstand tot de parkeerplaatsen is te groot. De verwachting is dat er zoekverkeer ontstaat en dat er in de omgeving wordt geparkeerd.

De mogelijke voordelen van de alternatieven wegen ons inziens niet op tegen de nadelen. Ook zijn de hier boven genoemde alternatieven besproken met Yulius. Uit deze gesprekken werd duidelijk dat de alternatieven allemaal niet voldoen aan een voor hen belangrijk uitgangspunt: het op eigen terrein afzetten en ophalen van de leerlingen.

In overleg met Yulius is daarom naar een alternatief gezocht waarbij de leerlingen op eigen terrein kunnen worden afgezet en opgehaald én de taxibusjes worden afgewikkeld op de Karel Doormanweg. Dit heeft geresulteerd in een oplossing die wij beschouwen als een passend alternatief. De taxibusjes rijden het schoolplein op (zoals ze in de oorspronkelijke opzet ook doen), maar slaan vervolgens linksaf het fietspad op[2]. De taxibusjes komen vervolgens uit op de parkeerlus. Zie de schets/tekening in **bijlage 2**.

Het voorgestelde alternatief betekent dat een ander deel van het fietspad wordt ingericht als fietsstraat en de taxibusjes het fietsverkeer twee keer kruist. Ook moet er een doorsteek worden gerealiseerd naar de parkeerlus. Dit gaat ten koste van één parkeerplaats en een stukje groen (de bomen blijven wel behouden). Het alternatief heeft verder geen consequenties voor het ontwerp van de school of het woningbouwplan.

Het alternatief is voorgelegd aan de Fietsersbond. De Fietsersbond heeft aangegeven akkoord te kunnen gaan met deze variant onder een aantal voorwaarden (minimale breedte fietsstraat, plaatsing van paaltjes en ribbelmarkering bij overgang naar fietspad, goede verlichting, voorrang fietsers, zowel bij uitrit school als de uitrit aan de Karel Doormanweg). Dit zijn voorwaarden waar aan kan worden voldaan.

Het is de verwachting dat het alternatief circa € 85.000,- aan extra kosten met zich meebrengt (aanleg fietsstraat + doorsteek naar parkeerlus). Exacte kosten kunnen pas worden bepaald als het alternatief verder is uitgewerkt en er een bijbehorende raming wordt opgesteld. Ondanks dat er in de kredieten die de raad ter beschikking heeft gesteld voor de ontwikkeling van de school en gymzaal eerder geen rekening was gehouden met deze kosten, kunnen deze worden opgevangen binnen de reeds beschikbaar gestelde budgetten. Het deel van de fietsroute dat in het oorspronkelijke plan als fietsstraat zou worden ingericht, richten we nu in als fietspad. Deze kosten waren wel voorzien.

Conclusie

De eerste keuze voor de afwikkeling van de taxibusjes was voorzien door Crabbehof (oorspronkelijke route). Dit is weliswaar niet de kortste route, maar deze route wordt als passend en veilig beoordeeld. Dit mede gelet op de ervaringen in de oude situatie toen de locatie ruimte bood aan een volwaardige basisschool en deze verkeersroute ook heeft gefunctioneerd.

Omdat de oorspronkelijke route op weerstand stuit bij omwonenden, hebben wij gezocht naar een alternatieve route voor de taxibusjes. Ondanks dat het niet gebruikelijk is dat er in het midden van een fietspad een stuk fietsstraat wordt aangelegd, beschouwen wij deze oplossing als een passend alternatief. Voordeel van het voorgestelde alternatief is dat rekening is gehouden met de wens van Yulius (leerlingen op eigen terrein afzetten en ophalen) én omwonenden (geen taxibusjes door Crabbehof + zekerheid dat zij niet de Zuidendijk op kunnen rijden). Ook blijven de ambities en uitgangspunten voor de locatie in stand en wijzigt het ontwerp van de school en woningen niet. Wij werken dit alternatief daarom verder uit en nemen het mee in het totaalplan.

2. Het toekennen van de definitieve omgevingsvergunning voor de bouw van de school op te schorten (of mocht de omgevingsvergunning al verleend zijn, dan met de beslissing

op eventueel bezwaar te wachten) tot bovengenoemde alternatieve mogelijkheden door de raad zijn besproken en/of ter kennisname zijn vastgesteld.

Allereerst willen we benoemen dat we het erg vervelend vinden dat er in eerste instantie sprake was van een foutieve/onvolledige publicatie van de verleende omgevingsvergunning. Zowel ambtelijk als bestuurlijk heeft hierover overleg plaatsgevonden met OZHZ. Dit met als doel de publicatie te herstellen en belanghebbenden voldoende tijd te geven om hun bezwaren kenbaar te maken. De publicatie is hersteld. Vanwege wettelijk voorgeschreven termijnen is het helaas niet mogelijk gebleken om de bezwaartermijn te verlengen. Wel is de afspraak gemaakt dat potentiële bezwaarmakers een pro forma bezwaar konden indienen. Na aflopen van de bezwaartermijn hebben zij vervolgens vier weken de tijd gekregen om hun bezwaarschrift inhoudelijk aan te vullen.

Wettelijke termijnen

Zoals benoemd gelden er voor de afhandeling van (bezwaren op) de omgevingsvergunning wettelijke termijnen. De omgevingsvergunning voor de bouw van Het Drechtster College is verleend op 31 augustus 2023. De bezwaartermijn (zes weken) is afgelopen op 12 oktober 2023. Er zijn twee pro forma bezwaarschriften ingediend. Bezwaarmakers hebben inmiddels hun bezwaarschriften compleet gemaakt.

De termijn voor afhandeling van beslissing op bezwaar is twaalf weken. Deze termijn start pas op het moment dat de bezwaarschriften compleet zijn. De termijn kan eenzijdig eenmalig worden verlengd met zes weken. Dit betekent dat de totale termijn achttien weken is. Binnen deze termijn kunnen partijen (vergunninghouder en bezwaarmakers) alternatieven onderzoeken. Het bevoegd gezag kan de beslissing op bezwaar niet verder eenzijdig opschorten.

[1] *De verwachting is dat het om circa 25-30 taxibusjes gaat. Het aantal taxibusjes kan jaarlijks wijzigen omdat dit afhankelijk is van de herkomst van de leerlingen. Yulius heeft hier geen invloed op. De taxibusjes komen 2x per dag bij de school: voor het brengen en halen van de leerlingen.*

[2] *In het voorgestelde alternatief rijden de taxibusjes 'linksom' (eerst over schoolterrein dan over fietsstraat). Wanneer de taxibusjes 'rechtsom' zouden rijden (eerst over fietsstraat dan over schoolplein), bestaat de kans dat zij op de fietsstraat moeten wachten voordat zij het schoolterrein kunnen oprijden. Dit is niet wenselijk voor de doorstroming en veiligheid op het fietspad.*

Hoe verder na deze raadsinformatiebrief?

Wij werken de alternatieve route voor de taxibusjes verder uit en nemen het mee in het totaalplan. Bezwaarmakers zijn geïnformeerd over de alternatieve route en om een reactie gevraagd. Zij vinden de alternatieve route een betere oplossing dan de oorspronkelijke route. Toch zijn er nog zorgen over de veiligheid van de fietsers. Afsproken is dat er bij de verdere uitwerking hiervoor aandacht is en dat de inrichting met hen wordt afgestemd. De bezwaarschriftencommissie behandelt tussentijds de ingediende bezwaarschriften.

Welke kosten zijn verbonden aan het proces?

Wanneer de gegeven informatie leidt tot het aanpassen van de route voor de taxibusjes, leidt dit naar verwachting tot circa € 85.000,- aan meerkosten. Dit vereist een ophoging van het krediet voor het aandeel van de school in de kosten van de openbare ruimte en plankosten (zie [2023-0094088](#)) met een extra structurele last van bijna € 4.000,- per jaar. De extra structurele lasten behoren toe aan de schoolontwikkeling en kunnen worden opgevangen binnen de beschikbaar gestelde budgetten. De ophoging van het krediet zal plaatsvinden in de eerste bestuursrapportage van 2024.

Wat zijn de belangrijkste gerelateerde besluiten?

[Verhogen investeringskrediet voor nieuwbouw Het Drechtster-College en bijbehorende gymzaal en toekennen krediet inrichten openbare ruimte](#)
[Motie 230919/M1 "Geen optocht van taxibusjes door de woonstraten van Crabbehof"](#)

Het college van Burgemeester en Wethouders

secretaris

burgemeester

Bijlagen

1. Bijlage 1 Totaalplan Karel Doormanweg (oorspronkelijke route taxibusjes).pdf
2. Bijlage 2 Totaalplan Karel Doormanweg (alternatieve route taxibusjes).pdf