

Consultatie RCE (Peter Timmer, adviseur beschermd stadsgezicht) d.d. 6 maart 2017.

- De grens van het beschermde stadsgezicht loopt aan de noordzijde van de gracht. Hoewel het gebied net buiten het beschermde stadsgezicht ligt heeft het wel invloed daarop. Bestemmingsplannen en straks omgevingsplannen moeten rekening houden met cultureel erfgoed, dus ook wat betreft de impact van de beoogde ontwikkeling op de beschermde binnenstad.
- De huidige uitstraling van het plangebied laat te wensen over, zoals ook geconstateerd in de binnenstadsvisie. Vanwege de centrale as zal de locatie als toegangspoort naar de binnenstad in belang toe nemen. Dit geldt ook voor locaties in de nabijheid, zoals het Arriva-terrein en het busstation. Een (integraal) samenhangend perspectief op een hoger schaalniveau is daarom van belang.
- Het project biedt kansen om via een hoogwaardige openbare ruimte een kwaliteit toe te voegen aan de stad. Slimme verbindingen, eventueel nieuwe bruggen, richting de binnenstad zijn daarbij denkbaar. Dit kan bereikt worden via creatieve aanpak en ontwerpinvulling die rekening houdt met alle belangen die spelen.
- Een goede historische en ruimtelijke analyse van het plangebied e.o. is een eerste stap om te komen tot een visie voor het gebied. Deze analyse biedt aanknopingspunten voor de toekomstige inrichting.
- Voor de beleving en het karakter van het beschermde stadsgezicht zijn twee invalshoeken evident: het zicht op de binnenstad vanaf het plangebied, en het zicht van de binnenstad naar het plangebied.
- Bijvoorbeeld: tegenwoordig is de groene aankleding en een kleinschalige groene uitstraling aan de overzijde van de bolwerken een belangrijke karakteristiek. Deze bepalen de ruimtelijke context van de bolwerken.
- Nieuwbouw in het plangebied langs/gericht op het water die in massa en situering een overheersende invloed heeft op de omgeving staat op gespannen voet met het historisch-ruimtelijke karakter. Het volledig volbouwen van het plangebied staat op gespannen voet met het open karakter van schootsvelden.
- Met uitzondering van de supermarkt (waar vroeger een zuivelfabriek stond) zijn grote gebouwen niet passend vanwege de historische toegangsroute naar de binnenstad (Aalsumerpoort). Nieuwe toevoegingen in schaal en massa ongeschikt aan de bebouwing aan de Aalsumerpoort sluiten het beste aan.
- Voor nieuwe bruggen geldt dit ook, bijvoorbeeld ranke bruggen zodat de Aalsumerpoort in hiërarchie de belangrijkste verbinding blijft. Verder gaat het hier om een brug in een groen singelachtig gebied en dat karakter wil je niet teveel verstoren door nieuwe omvangrijke constructies.
- Hou er rekening mee dat de bolwerken van Dokkum beschermd rijksmonument zijn en dat een passende aansluiting op dat vlak dus extra aandacht vraagt.

Referentieprojecten:

Harderwijk (Houtwalgarage) en Den Bosch (parakeergarage onder Zuiderbolwerk) vanwege de parkeeroplossingen onder de grond. Het gaat hier wel om ontwikkelingen binnen de veste. Niettemin zijn ze qua inrichting van de openbare ruimte interessant en Den Bosch vooral omdat daar sprake is van een visie voor de gehele vestingwerken (bezoekerscentrum, waterberging, parkeergarage).

In Breda is de haven weer terug met onder het wateroppervlak een parkeergarage. Maar dit is niet echt een vestingwerksituatie zoals in Dokkum. Een prachtig project van een ondergrondse uitbreiding is de Academie Dans en Theater in Arnhem.

Brielle. Daar bevinden zich twee voorbeelden met een supermarkt. Het toeval wil dat het allermooiste voorbeeld een ondergrondse supermarkt van Jumbo is. Ook parkeren zit er onder de grond (zie foto's, de parkeerplaats is de omvang van de supermarkt eronder. Alleen het entree gebouw is te zien). Voor de ondernemer nog steeds een zakelijk succes, dubbel grondgebruik, weinig gevelonderhoud en energetisch zuinig beheersbaar. Het andere voorbeeld in Brielle betreft een AH die inmiddels ook een nieuwe winkel heeft (zie foto met blauwe vlaggen). Niet onder de grond maar aangeaard.