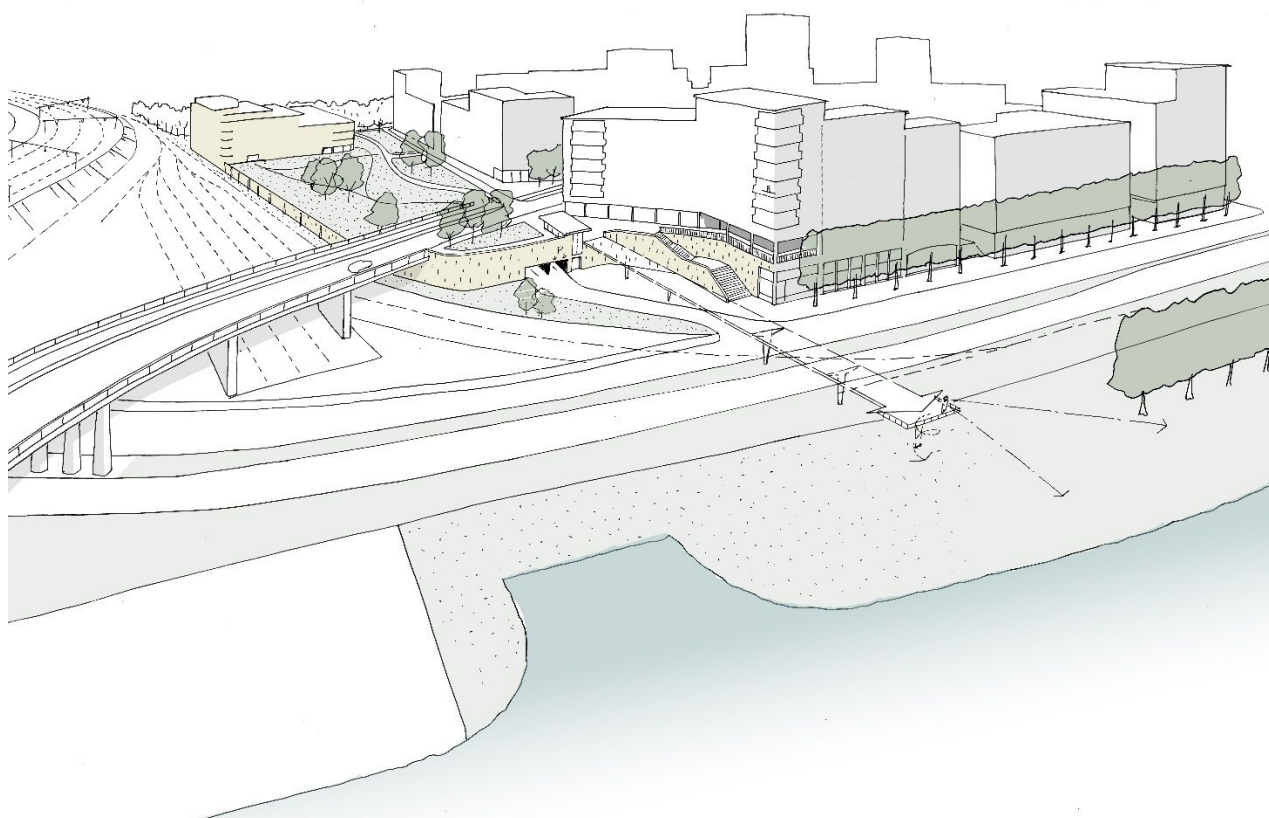


NOTA ZIENSWIJZEN EN REACTIES

BESTEMMINGSPLAN MAASTERRAS FASE 1

Bijlage bij het raadsvoorstel tot vaststelling van het
bestemmingsplan Maasterras fase 1



Gemeente Dordrecht
20 mei 2025

INHOUD

Inleiding		3
Verklarende woordenlijst		4
DEEL A	THEMATISCHE BEANTWOORDING VAN DE ZIENSWIJZEN EN REACTIES	5
DEEL B	BEANTWOORDING INDIVIDUELE ZIENSWIJZEN	13
DEEL C	BEANTWOORDING INGEKOMEN REACTIES INFORMATIEAVOND (3 april 2025)	141
DEEL D	STAAT VAN WIJZIGINGEN	147
BIJLAGEN		154
I	Kaartfragmenten gewijzigde vaststelling	
II	Planregels na gewijzigde vaststelling	
III	Verbeelding na gewijzigde vaststelling	
IV	Aanvullend ecologisch onderzoek	

Afbeelding kaft: impressie van een mogelijke invulling van het Maasterras fase 1 gezien in vogelvlucht vanaf de spoorbrug.

INLEIDING

Het ontwerpbestemmingsplan Maasterras heeft vanaf 21 december 2023 tot en met 31 januari 2024 voor eenieder ter inzage gelegen. In die periode zijn 45 zienswijzen ingediend bij de gemeenteraad. In deze nota beantwoordt het college alle zienswijzen en reacties die zijn binnengekomen en komt het naar aanleiding daarvan met voorstellen aan de gemeenteraad tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan.

Toen het college op 12 december 2023 het ontwerpbestemmingsplan vaststelde was al duidelijk dat de ambities voor de ontwikkeling van Maasterras ingrijpen op de belangen die spelen in en rond het Maasterras. De gemeente heeft daarom ruim de tijd genomen om op basis van de ingekomen zienswijzen tot een zorgvuldige belangenafweging te komen.

In deel A van deze nota is die belangenafweging aan de hand van een aantal relevante thema's nader uitgewerkt.

In deel B worden alle zienswijzen individueel beantwoord, voor de belangrijke thema's wordt daarbij steeds terugverwezen naar de thematische beantwoording. Tevens wordt het advies van de commissie m.e.r. van een beantwoording voorzien.

In deel C wordt ingegaan op de reacties die ingekomen zijn op een extra informatieavond die op 3 april 2025 is georganiseerd.

In deel D tot slot wordt aangegeven welke wijzigingen het college voorstelt naar aanleiding van de ingediende zienswijzen.

Deze nota betreft een voorstel door het college aan de gemeenteraad. De gemeenteraad wordt gevraagd deze beantwoording te betrekken bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan.

VERKLARENDE WOORDENLIJST

In deze nota worden een aantal termen gebruikt die nadere uitleg vragen:

De nieuwe stedenbouwkundige variant: de stedenbouwkundige uitwerking die opgesteld is op basis van alle wijzigingen n.a.v. de zienswijzen. De variant ligt ten grondslag aan het door de gemeenteraad vastgestelde bestemmingsplan Maasterras fase 1. Deze variant betreft een proefverkaveling die gebruikt is om te komen tot de nota stedenbouwkundige randvoorwaarden. Het bestemmingsplan laat ook toe dat een andere variant wordt ontwikkeld, zolang maar voldaan wordt aan de stedenbouwkundige randvoorwaarden.

Stedenbouwkundige randvoorwaarden: deze nota vervangt het stedenbouwkundig masterplan dat als bijlage 1 bij regels in het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen. De nota is als bijlage 1 bij de regels van het bestemmingsplan de vervanger van het masterplan.

OER: het OmgevingsEffectRapport dat uitgevoerd is ten behoeve van het bestemmingsplan. De OER is het zelfde als een MER (milieueffectrapportage) maar dan uitgebreider met niet alleen milieuthema's maar ook andere effecten op de leefomgeving. DE MER/OER betreft een onderzoek op basis van de Omgevingswet dat de gemeente verplicht om te onderzoeken of er alternatieven of varianten mogelijk zijn op de voorgenomen gebiedsontwikkeling met minder nadelige effecten op de leefomgeving. Als onderdeel van de wettelijke procedure is ook advies van de onafhankelijke commissie m.e.r. verplicht. De gemeente heeft de commissie m.e.r. tweemaal om advies gevraagd. Een keer verplicht en een keer vrijwillig.

Stadsbrug: hiermee wordt bedoeld de 'verkeerbrug Dordrecht' zoals die formeel bij Rijkswaterstaat genoemd wordt. Het betreft de huidige autobrug tussen Zwijndrecht en Dordrecht.

Stamlijn: de goederenspoorlijn die loopt van Station Dordrecht tot in de Zeehaven van Dordrecht. Formeel betreft dit volgens ProRail een hoofdspoor. In deze nota wordt in plaats van de term stamlijn zo veel mogelijk de term **Dordrecht zeehavenspoorlijn** gebruikt.

Voorkeursvariant of voorkeursalternatief: beide termen worden vaak door elkaar gebruikt maar betekenen hetzelfde. Namelijk de stedenbouwkundige uitwerking die in het ontwerpbestemmingsplan is gekozen en in de OER als voorkeur is uitgewerkt. Verder te noemen de voorkeursvariant.

Weeskinderdijk Oost: betreft het deel van de bestaande straat Weeskinderdijk die de oostgrens van het plangebied vormt. De toevoeging Oost wordt in de nota gemaakt om het onderscheid te kunnen maken met de Weeskinderdijk die loopt ten noorden van het plangebied en de Weeskinderdijk Boven en Beneden ten zuiden van het plangebied.

Weeskinderdijk Zuid: betreft de bestaande Weeskinderdijk Boven en Beneden ten zuiden van het plangebied. De toevoeging zuid wordt in de nota gemaakt om het onderscheid te kunnen maken met de Weeskinderdijk Noord en Oost. De Weeskinderdijk Zuid wordt in de nieuwe stedenbouwkundige variant de **Parkboulevard** genoemd.

DEEL A THEMATISCHE BEANTWOORDING

In de beantwoording van de zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Maasterras (deel B) verwijzen we regelmatig naar de thematische beantwoording zoals opgenomen in dit deel A. Deze thematische beantwoording bevat de belangrijkste onderwerpen uit de zienswijzen en is hieronder per thema uitgewerkt.

Thema: publiek belang – uitkomsten traject Bas Kurvers

In de nationale omgevingsvisie en het daarbij behorende programma NOVEX zijn door het Rijk in Nederland 16 gebieden aangewezen die moeten bijdragen aan de grote nationale ruimtelijke opgaven zoals de bouw van voldoende (betaalbare) woningen. Een van die gebieden is de Zuidelijke Randstad. Afgesproken is om tot 2040 binnen dit gebied circa 170.000 woningen te bouwen in de 8 gemeenten langs de 'Oude Lijn' (de spoorlijn Leiden-Dordrecht) waarvan 70.000 op een 13-tal toplocaties langs de Oude Lijn en 100.000 woningen op goed bereikbare, binnenstedelijke plekken binnen de acht gemeenten. Dit is goed voor tweederde van de totale woningbouwopgave van Zuid-Holland. Het moeten kwalitatief hoogwaardige locaties worden met een mix aan wonen, werken, duurzaamheid, gezondheid en klimaatadaptief.

De spoorzone Dordrecht is een van die toplocaties. Het Rijk vraagt de gemeente Dordrecht hiermee om een belangrijke bijdrage te leveren aan de toekomstige ruimtelijke opgave van Nederland in de vorm van een kwalitatief hoogwaardig woongebied binnen de spoorzone Dordrecht. De in 2021 door de gemeenteraad vastgestelde ontwikkelvisie is daar een eerste uitwerking van waarbij het plangebied Maasterras als grootste nog beschikbare locatie is aangewezen. Dordrecht heeft hiervoor intensieve publiek-publieke samenwerking gezocht. Eind 2020 hebben ProRail, NS, provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat op het hoogste niveau steun gegeven aan de Ontwikkelvisie voor het Maasterras.

Om de locatie Maasterras te ontwikkelen tot een kwalitatief hoogwaardig woongebied is uitgebreid onderzoek gedaan en zijn diverse varianten en alternatieven onderzocht in het kader van de opgestelde OER. Het ontwerpbestemmingsplan (december 2023) laat de uitkomsten van dit onderzoek zien. De in het plan uitgewerkte voorkeursvariant laat zien hoe de opgave van het Rijk het beste ingevuld kan worden. Het ontwerpbestemmingsplan constateert gelijktijdig dat dit wel ingrijpende ruimtelijke ingrepen vraagt die belangen raken van diverse partijen in het gebied. Naast de bestaande bewoners in het plangebied worden ook de belangen van publieke partijen zoals Rijkswaterstaat, ProRail, NS, Havenbedrijf en gemeenten Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht geraakt. Het ontwerpbestemmingsplan houdt, volgens de zienswijzen van deze partijen, te weinig rekening met belangen zoals een goede autobereikbaarheid, het goederenvervoer per spoor en het economisch belang van de zeehaven (een van de andere NOVEX opgaves).

Deze zienswijzen stellen de gemeente voor een lastig dilemma. Het tegemoet komen aan de belangen van deze partijen is realistisch gezien alleen mogelijk ten koste van een ander rijksbelang: het belang van een kwalitatief hoogwaardig woongebied. Het ontwerpbestemmingsplan en de opgestelde OER laten zien dat ingrepen in de aanwezige rijksinfrastructuur in het Maasterrasgebied essentieel zijn om te komen tot dit kwalitatief hoogwaardige woongebied met voldoende woningen. Daarbij is een substantiële vertraging van de bouw op het Maasterras dramatisch voor stad en regio en de gemeente Dordrecht heeft bij vertraging van de bouw een fors financieel risico.

Om dit dilemma te kunnen doorbreken heeft de gemeente Dordrecht in november 2023 aan de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat hulp gevraagd voor het maken van bestuurlijke keuzes in deze rijksinfrastructurele dossiers. Er is vervolgens, in opdracht van de ministeries BZK en IenW en de gemeente Dordrecht, een inventarisatie van oplossingsrichtingen in gang gezet en een onafhankelijk bemiddelaar aangesteld. Onder leiding van onafhankelijk adviseur Bas Kurvers is met de gemeente Dordrecht, I&W en VRO gewerkt aan een afrondende set bestuurlijke afspraken die de ontwikkeling van Maasterras fase I faciliteren.

Na een intensieve afweging en afstemming met de betrokken publieke partijen heeft dit begin 2025 geresulteerd in een advies dat zich vertaalt heeft tot bestuurlijke afspraken.

Deze bestuurlijke afspraken betreffen in hoofdlijnen:

- De havenspoorlijn voor de Zeehaven blijft behouden
- Het spoorweg emplacement blijft behouden
- De stadsbrug behoudt een functie voor autoverkeer van en naar Zwijndrecht
- De afspraak dat het Rijk financieel bijdraagt aan de ontwikkeling van het Maasterras
- Voortzetten samenwerking tussen gemeente en publieke partijen

Op basis van deze afspraken is de weg vrij gemaakt om het bestemmingsplan Maasterras fase 1 tot uitvoering te brengen. Die afspraken leiden nog wel tot een aantal planaanpassingen. Naast een positieve bestemming voor de zeehavenspoorlijn, het emplacement en het autoverkeer op de stadsbrug zal ook de bestemming Woongebied beperkt wijzigen aan de noordrand en ter plaatse van de Weeskinderdijk beneden. De mogelijkheid voor een busbaan, zoals voorzien ter plaatse van de woningen Weeskinderdijk, kan vervallen.

Voor een volledig overzicht van alle wijzigingen zie deel D van deze nota: de staat van wijzigingen. Omdat geen sprake is van aanpassingen die leiden tot een wezenlijk ander plan hoeft het ontwerpbestemmingsplan niet opnieuw ter inzage te worden gelegd.

Thema: bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost

In de zienswijzen van bewoners aan de Weeskinderdijk Oost wordt de gemeente verzocht de woningen aan de Weeskinderdijk Oost te behouden. In vervolg hierop heeft het Bewonersplatform Weeskinderdijk door Urban Space Studio een stedenbouwkundige variant laten opstellen voor de ontwikkeling van het Maasterras fase 1 met behoud van de woningen aan de Weeskinderdijk Oost. De bewoners hebben daarbij ondersteuning gekregen van bureau Dietz. Dit bureau is eerder in het proces ingeschakeld om de bewoners te adviseren in het proces van het gevestigde voorkeursrecht.

Begin 2025 is ten behoeve van de uitwerking van deze variant een vakinhoudelijke technische werksessie georganiseerd met vertegenwoordigers van de eigenaren van DIETZ, Urban Space Studio en ambtelijke deskundigheid om in gesprek te gaan over de uitgangspunten achter het ontwerp/Quick Scan van Urban. Dat bood wederzijds de gelegenheid om kennis uit te wisselen over de technische uitgangspunten en gaf het platform de kans om het ontwerp/Quick Scan van Urban realistischer te maken.

Dit bewonersinitiatief is op 4 maart 2025 aan de raadscommissie gepresenteerd en nader besproken in de raadscommissievergaderingen van 6 mei en 13 mei 2025.

Het college heeft begrip voor deze zienswijze maar moet in de afweging van alle belangen ook de woningbouwopgave, zoals uitgewerkt in de omgevingsvisie, zwaar laten meewegen. Uiteindelijk heeft het college de afweging gemaakt dat vanwege ruimtelijke, (civiel)technische, programmatische en financiële redenen wordt vastgehouden aan de nieuwe stedenbouwkundige variant. In het raadsvoorstel bij het bestemmingsplan is dit nader onderbouwd.

Deze afweging leidt tot de conclusie dat sloop van de woningen aan de Weeskinderendijk Oost noodzakelijk is om het plan Maasterras fase 1 volgens de nieuwe stedenbouwkundige variant van de gemeente uitvoerbaar te maken. Ambtshalve leidt dit tot een aanpassing van de planverbeelding en de planregels. Voor het gehele plangebied wordt een minimale bouwhoogte van woningen voorgeschreven om te borgen dat in het plangebied voldoende woningen worden gebouwd. De huidige woningen aan de Weeskinderendijk Oost voldoen na de vaststelling niet meer aan deze minimale eis en worden daarmee wegbestemd. Deze aanpassing is nodig om te verzekeren dat er voldoende woningen kunnen worden gebouwd en het bestemmingsplan uitvoerbaar is. In deel D van deze nota is beschreven hoe het bestemmingsplan precies gewijzigd wordt.

Conclusie

De zienswijzen op dit thema achten wij ongegrond. Het belang van de woningbouwopgave voor Dordrecht laten wij zwaarder wegen dan het belang van de huidige bewoners. In het bestemmingsplan wordt een regel toegevoegd die een minimale bouwhoogte aan de woningbouw voorschrijft.

Thema Woonwagenlocatie

In het plangebied is aan de Brand Buysstraat een woonwagencentrum gevestigd. In het ontwerpbestemmingsplan is de vraag of het woonwagencentrum moet verdwijnen nog in het midden gelaten. De opgenomen bestemming 'Woongebied' sluit de bouw van woonwagens niet uit. Het opgestelde Stedenbouwkundig Masterplan Maasterras (Mecanoo) in het ontwerpbestemmingsplan laat een ander beeld zien. In dat beeld is de woonwagenlocatie verdwenen en is woningbouw in hoge dichtheid voorzien. In de zienswijzen van bestaande bewoners wordt er op aangedrongen duidelijkheid te bieden. Bij voorkeur door de woonwagenlocatie expliciet toe te staan zodat uitplaatsing niet nodig is.

Het college heeft begrip voor deze zienswijze. Vanuit de woningbouwopgave, zoals uitgewerkt in de omgevingsvisie, ziet zij echter geen mogelijkheden om het huidige woonwagencentrum in te passen in het ontwerp voor Maasterras. De opgave voor Dordrecht is om binnenstedelijk circa 11.000 nieuwe woningen te bouwen binnen de beperkte ruimte die daarvoor nog beschikbaar is. Het Maasterras is binnen de stad nog de enige locatie waar grootschalige woningbouwontwikkeling mogelijk is. Conform het beleid van Rijk en provincie heeft de gemeente daarbij de taak om in de zones langs het spoor in zo'n hoog mogelijke dichtheid woningen te bouwen¹. Dit beleid dwingt de gemeente er toe om op locaties die goed ontsloten zijn door openbaar vervoer (de spoorzone) in te zetten op hoge dichtheden en lage parkeernormen. Het handhaven van de woonwagenlocatie zou betekenen dat in het plangebied substantieel minder woningen gebouwd kunnen worden en daarmee het beleid doorkruist wordt om woningen te bouwen in zo hoog mogelijke dichtheid. Dat zou betekenen dat elders in de stad ruimte moet worden gevonden om die woningen te bouwen. Dat kan dan alleen op locaties die minder goed ontsloten zijn op openbaar vervoer en daarmee niet voldoen aan het beleid van Rijk en provincie. Om die reden maken wij de keuze in het bestemmingsplan een regel op te

¹ Artikel 7.45b van de provinciale omgevingsverordening bepaalt dat een stedelijke ontwikkeling met de functie wonen rekening houdt met een zo hoog mogelijke woningdichtheid.

nemen die een minimale bouwhoogte voorschrijft. Daarmee wordt de huidige woonwagenlocatie feitelijk wegbestemd.

In 2025 is een locatie-onderzoek gestart voor een nieuwe alternatieve locatie voor de woonwagenbewoners. Op basis van een eerste quick-scan stelt de gemeente dat er binnen de gemeentegrenzen van Dordrecht enkele kansrijke alternatieve locaties zijn. Op basis van nader locatie-onderzoek wordt na vaststelling van het bestemmingsplan een definitieve keuze gemaakt voor de nieuwe locatie. De bewoners van het huidige woonwagenkamp worden hierin tijdig over geïnformeerd en betrokken.

Op maandag 24 maart 2025 is een inloopavond met de bewoners van het woonwagencentrum georganiseerd. Doel van inloopavond was bewoners inspraak te geven op de beoordelingscriteria die de gemeente wil hanteren bij de zoektocht naar geschikte alternatieve locaties. Tijdens deze avond is uiteindelijk met de bewoners afgesproken dat pas na vaststelling van het bestemmingsplan Maasterras fase 1 door de gemeenteraad, als er echt duidelijkheid is, nogmaals met hen een avond georganiseerd wordt om met hen verder te praten over het vervolgproces waaronder het inventariseren van wensen en ideeën van de bewoners van het woonwagenkamp.

Gelet op het voorgaande en de noodzaak om in Dordrecht voldoende woningen te bouwen, achten wij verplaatsing noodzakelijk. Het is de bedoeling om, na de vaststelling van het bestemmingsplan en op basis van geïnventariseerde geschikte alternatieve locatie(s), en bewonerswensen en ideeën, richting eind 2025 een besluit te nemen welke van de mogelijke alternatieve locaties wordt aangewezen.

Conclusie

De zienswijzen op dit thema achten wij ongegrond. Het belang van de woningbouwopgave voor Dordrecht dient zwaarder te wegen dan het belang van de huidige bewoners die op een andere locatie een nieuwe plek krijgen. In het bestemmingsplan wordt een regel toegevoegd die een minimale bouwhoogte aan woningbouw voorschrijft.

Thema mobiliteit (parkeernorm + STOMP)

Door de Dordtse woningbouwopgave van ruim 11.000 woningen, groei van 4.000 arbeidsplaatsen in 2040 en de sterke regionale ontwikkeling zal het aantal dagelijkse reizigers in, van en naar Dordrecht tot 2040 naar verwachting met ca. 13% toenemen (mobiliteitsplan Dordrecht 2040, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 24 september 2024). De verwachting is dat richting 2040 de sterkste groei plaatsvindt in de automobilititeit tot circa 45.000 extra autoritten per etmaal, verspreid over alle wegen van Dordrecht. Om deze schaa sprong van Dordrecht op te vangen is een transitieaanpak nodig waarbij langzaam verkeer (voetgangers en fietsers), waar mogelijk, voorrang krijgen op de auto door het toepassen van het ontwerp principe STOMP² en de afwikkeling van het autoverkeer zoveel mogelijk via de hoofdwegen zoals de Laan der Verenigde Naties.

Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen zoals het Maasterras betekent deze transitieaanpak dat in het ontwerp de keuze wordt gemaakt om te bouwen in hoge dichtheid met een beperkt auto gebruik. Alleen op die manier kunnen we een woonwijk realiseren met een goed woon- en leefklimaat. Toepassing van dit beleid levert op basis van het ontwerp bestemmingsplan per saldo een gemiddelde parkeernorm van 0,4 parkeerplaats³ per woning op (op basis van de reguliere parkeernorm minus diverse reductiefactoren en een maximaal aantal parkeerplaatsen van 900 stuks voor bewoners en

² STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (zoals deelauto's) en Parkeren (faciliteren van het autoverkeer). Dit betekent dat bij het ontwerpen van nieuwe wijken eerst gekeken worden naar stappen, trappen en openbaar vervoer en pas daarna na oplossingen met de auto.

hun bezoekers in Maasterras fase 1). De parkeerberekening die na het ontwerpbestemmingsplan is uitgevoerd, op basis van aangepaste parkeerkencijfers per 1-1-2-25, laat zien dat een parkeernorm van 0,4 mogelijk is bij de bouw van 2.200 woningen, op basis van toepassing van gedeeltelijk dubbelgebruik.

In verschillende zienswijzen wordt er op gewezen dat de opgenomen parkeernorm te laag is. Gevolg daarvan kan zijn dat deze norm in de praktijk niet te handhaven is en dat er toch meer parkeerplaatsen komen en daardoor ook meer verkeersbewegingen. Dat zal ook gevolgen hebben in relatie tot de uitgevoerde onderzoeken verkeer, geluid, luchtkwaliteit en stikstof. De uitkomsten van de OER zouden dan niet meer kloppen waardoor het bestemmingsplan niet had kunnen worden vastgesteld. De gemeente is het met de indieners van de zienswijzen eens dat sprake is van een lage parkeernorm, veel lager dan gebruikelijk in Dordrecht. Het gevolgde ontwerpproces – in het kader van de OER – laat echter zien dat de gemeente uitgaande van de bouw van 2.200 woningen qua parkeernorm feitelijk weinig ‘bewegingsruimte’ heeft. Voor het bouwen van woningen met de gebruikelijke parkeernormen ontbreekt fysiek en financieel de ruimte en zijn de milieugevolgen vanwege de toename van het autoverkeer te groot. Daarbij heeft de gemeente vanuit het nieuwe mobiliteitsbeleid de overtuiging dat nieuwe vormen en keuzes ten aanzien van mobiliteit bijdragen aan een hogere kwaliteit van de woonomgeving.

Dit heeft gedurende het planproces tot het inzicht geleid dat het Maasterras alleen gebouwd kan worden als een lage parkeernorm het uitgangspunt vormt. De parkeernorm van gemiddeld 0,4 is – in samenhang met voorgenoemde STOMP principe - hiermee randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van het Maasterras.

In het verlengde van de ingediende zienswijzen zal het bestemmingsplan moeten worden geborgd dat de norm van 0,4 pp/woning ook echt voorwaardelijk is. In het bestemmingsplan zal daarom de regel worden opgenomen dat in het Maasterras nooit meer dan 900 parkeerplaatsen mogen worden gebouwd, dat is exclusief de 850 parkeerplaatsen die voor de binnenstad worden voorzien in een aparte parkeerhub binnen Maasterras (voorzien direct naast spooreplacement). Daarmee wordt geborgd dat we ook kunnen voldoen aan de uitkomsten van de diverse verkeers- en milieuonderzoeken.

Tenslotte heeft in 2024 een uitgebreide consultatie met marktpartijen plaatsgevonden. Uit die consultatie is gebleken dat de noodzaak voor de lage parkeernorm onderkend wordt en dat het haalbaar wordt geacht om binnen het plangebied circa 2.200 woningen af te zetten en (daarmee) te realiseren met een gemiddelde parkeernorm van 0,4 parkeerplaats per woning.

Conclusie

Een lage parkeernorm is noodzakelijk om de ambities voor Dordrecht en voor het Maasterras uitvoerbaar te maken. De zienswijzen zijn op dit onderdeel niet gegrond. De nieuwe parkeerberekening laat zien dat een parkeernorm van 0,4 ook mogelijk is bij 2.200 woningen. De parkeervisie Maasterras opgenomen als bijlage 11 bij het ontwerpbestemmingsplan is op dit onderdeel aangepast.

Als het gaat om de borging en handhaving van de parkeernorm achten wij de zienswijzen wel gegrond. In het bestemmingsplan zal het maximaal aantal te realiseren parkeerplaatsen als norm worden vastgelegd zodat nooit meer verkeersgeneratie kan ontstaan dan aangenomen in alle onderzoeken.

³ In het ontwerpbestemmingsplan werd nog uitgegaan van een parkeernorm van gemiddeld 0,3 op basis een omvangrijker woonprogramma en parkeerkencijfers die inmiddels geactualiseerd zijn.

Thema woningbouwprogramma (30% sociaal en voldoende betaalbare woningen)

Door diverse indieners van zienswijzen wordt verzocht om in het plan voldoende betaalbare woningen en woningen voor diverse doelgroepen te bouwen, waaronder ruimte voor wooncoöperaties. Vanuit de gemeente wordt deze wens gedeeld. In het politiek akkoord 2022 – 2026 is het bouwen van voldoende betaalbare woningen één van de vijf focuspunten voor het college. Dit heeft deels ook een vertaling gekregen in het minimale percentage aan sociale en betaalbare woningen dat het bestemmingsplan voorschrijft. Minimaal 55% van de te bouwen woningen moet betaalbaar zijn. Daarnaast moet ook ruimte zijn voor woningen voor andere woonsegmenten. Dat is belangrijk voor een goede balans in onze stad met de versterking van de sociaaleconomische positie van onze inwoners en de stad als geheel en zorgt ook dat een proces tot doorstroming tot stand komt. Een verdergaande regulering in het bestemmingsplan wordt op dit moment niet verstandig geacht en is ook juridisch maar beperkt mogelijk. Het belangrijkste is dat er allereerst locaties beschikbaar komen om woningen te kunnen bouwen. Hoe de locatie voor Maasterras precies ingevuld gaat worden laat het bestemmingsplan nog open. We hebben nu alleen een aanname gedaan voor het minimale woonprogramma om daarmee ook de economische uitvoerbaarheid / haalbaarheid te kunnen aantonen. Het bestemmingsplan biedt dus nog alle gelegenheid om met provincie, bewoners, corporaties en marktpartijen tot het gewenste en optimale woningbouwprogramma te komen. In dat kader zal komende jaren in het kader van het regionaal woningbouwprogramma worden vastgelegd hoe de gemeente Dordrecht stadsbreed haar afspraken gaat nakomen om voldoende sociale en betaalbare (huur en/of koop) woningen te bouwen. In het kader van de publiek-private samenwerking worden afspraken gemaakt over de bouw van woningen voor alle doelgroepen en krijgen wooncoöperaties de mogelijkheid een deel van de woonbehoefte in te vullen van het sociale huur woonprogramma.

In aanvulling op provinciale zienswijze op dit onderdeel, heeft het college van Dordrecht eind 2024 van Provincie Zuid-Holland de zogenaamde “groeipadbrief” ontvangen. Het college is hierover met de provincie in gesprek om te komen tot groeipadaafspraken voor Dordrecht waarin met de specifieke situatie van de stad rekening wordt gehouden in relatie tot de totale nieuwbouwprogrammering in de stad en Maasterras.

Conclusie

De gemeente deelt de zorg van diverse indieners van zienswijzen dat er (kwantitatief) te weinig aanbod is aan woningen voor diverse doelgroepen. Om deze zorg weg te nemen is het zaak allereerst locaties aan te wijzen om deze woningen überhaupt te kunnen bouwen. Daar voorziet het bestemmingsplan Maasterras fase 1 in. Hoe dat vervolgens precies ingevuld gaat worden wordt enerzijds geborgd door minimale percentages voor de betaalbare (sociale) woningen (huur en/of koop) te hanteren en anderzijds laat het bestemmingsplan nog voldoende ruimte open en krijgt komende periode vorm in de uitwerking van onder andere de publiek private samenwerking en afspraken met de provincie.

In de staat van wijzigingen zijn deze percentages nog iets bijgesteld tot minimaal 20% sociale huur (was 18,8%) en minimaal 30% betaalbare (was 31,2%) om nog iets meer prioriteit te geven aan de doelgroep sociaal.

Thema communicatie en proces

Diverse indieners van de zienswijzen hebben opmerkingen gemaakt over de wijze waarop de gemeente met hen heeft gecommuniceerd. Het gaat dan met name over de ingrijpende voorstellen als benoemd in paragraaf 1.5 van de toelichting in het bestemmingsplan: de autovrije Stadbrug, het

verdwijnen van de havenspoorlijn, het wegbestemmen van de woningen Weeskinderendijk Oost en de plannen voor omvangrijke woningbouw ter plaatse van het woonwagencentrum. Met name het moment en de wijze waarop de presentatie van de voorkeursvariant in september 2023 kwam voor enkele belanghebbenden in het gebied als een onaangename verrassing. De toen gepresenteerde keuze(s) waren nieuw en nog niet met belanghebbenden gedeeld.

De gemeente betreurt dat de desbetreffende indieners van zienswijzen dat zo hebben ervaren. Het is en blijft een prioriteit van de gemeente om tijdig en zorgvuldig richting belanghebbenden in en om het plangebied Maasterras te communiceren. In 2021 heeft de gemeenteraad, met participatie door de stad, de ontwikkelvisie Maasterras vastgesteld. In die ontwikkelvisie werd nog uitgegaan van de huidige ligging van de Stadsbrug (autoluw), behoud van de havenspoorlijn en behoud van de woningen aan de Weeskinderdijk Oost. De ontwikkelvisie is eind 2021 uitgewerkt tot de basisvariant Maasterras in het startdocument OER Maasterras. In deze basisvariant werden ten aanzien van de genoemde voorstellen nog geen afwijkende voorstellen gedaan. In de OER is vervolgens een beoordeling van de basisvariant gemaakt op basis van 7 doelen die de gemeenteraad heeft vastgelegd in de omgevingsvisie. Daaruit bleek dat de basisvariant niet op alle gemeentelijke doelen kon voldoen aan de minimale kwaliteit die de omgevingsvisie stelt en dat het noodzakelijk werd geacht alternatieven in beeld te brengen. Eind 2022 is dat met de inspraakprocedure startdocument OER Maasterras gedeeld met alle belanghebbenden. In dat startdocument wordt aangekondigd dat de gemeente op zoek gaat naar alternatieven waarbij meer woningen gebouwd kunnen worden en de stadsbrug autovrij wordt gemaakt. Het verdwijnen van de havenspoorlijn is dan nog niet concreet in beeld. In die alternatieven, bedoeld om alle hoeken van het speelveld te verkennen, zijn ook genoemde ingrijpende voorstellen in beeld gebracht. In het proces tot uitwerking van de alternatieven is toen niet met alle partijen afstemming gezocht vanwege gevoeligheid rondom dit thema. Dit was met name van toepassing op het alternatief 'hoogstedelijk' dat uitgaat van uitbreiding van het plangebied met de gronden onder de bestaande woningen aan de Weeskinderendijk Oost. Dit vormde op dat moment een gevoelig onderwerp, vanwege de belangen van bestaande bewoners en het risico van grondspeculatie. In plaats daarvan is toen toegewerkt naar een participatiemoment direct na de zomer van 2023. Op dat moment is voor iedereen tegelijk op 21 september 2023 een presentatie van de stand van zaken gegeven met nog reële participatiemogelijkheden. Dat wil zeggen dat er wel al een uitgewerkte voorkeursvariant lag, maar nog zonder formeel besluit van het college. De drie gepresenteerde alternatieven waren bedoeld om de discussie te voeren of nu wel de juiste voorkeursvariant was uitgewerkt. In de praktijk bleek dat anders uit te pakken en ontstond de indruk dat er eigenlijk geen reële mogelijkheden waren voor inbreng en participatie. De OER liet zien dat de drie alternatieven vanuit het perspectief van de gemeente eigenlijk geen reële optie boden voor een wezenlijk andere voorkeursvariant. Een ambitieuze procesplanning met oog op de per 1 januari 2024 inwerking tredende nieuwe Omgevingswet droeg daarop niet bij aan de beeldvorming van reële participatiemogelijkheden. De voorgenomen vestiging van het voorkeursrecht was daarbij misschien wel de belangrijkste reden dat algemeen de indruk ontstond dat er geen reële inspraakmogelijkheden meer lagen. De brief en informatiebijeenkomst aan de bewoners van de Weeskinderendijk was – juridisch noodgedwongen - zo dwingend dat besluitvorming onomkeerbaar leek. De ingekomen inspraakreacties moesten vervolgens snel verwerkt worden zonder eerst nog nadere afstemming te (kunnen) zoeken. Kortom, een oprecht bedoelde mogelijkheid om reële participatie te bieden bleek anders uit te pakken dan bedoeld en beoogd. Inmiddels zijn sindsdien, vanaf begin 2024, diverse voorstellen gedaan en doorgevoerd ter verbetering van de communicatie en participatie. Zie hiervoor onder andere de thematisch beantwoording bewonersinitiatief behoud woningen Weeskinderdijk Oost en het thema: publiek belang – uitkomsten traject Bas Kurvers. Uitgaande van de gevoerde participatie vanaf 2024 is naar ons oordeel sprake van een bestemmingsplan waarbij alle

belanghebbenden gelegenheid hebben gehad voor inspraak en alle belangen zorgvuldig in beeld zijn gebracht zodat de gemeenteraad over de juiste informatie beschikt om een besluit te kunnen nemen.

DEEL B BEANTWOORDING INDIVIDUELE ZIENSWIJZEN

Inleiding

In deel B van deze nota wordt een beoordeling gegeven van de ingekomen zienswijzen door het college. De gemeenteraad wordt voorgesteld hiermee in te stemmen. Alle zienswijzen zijn tijdig en volledig ingediend.

- ZHD (AKD) vraagt om termijn van 2 weken welke is toegekend.
- Volker Rail wil algemeen recht voorbehouden voor aanvulling

De zienswijzen zijn hieronder samengevat weergegeven, voorzien van een beantwoording en een voorstel.

1.	Omwonende Krispijn/Hugo de Grootlaan
2.	Bewoner Weeskinderendijk
3.	Bewoners WWC
4.	Bewoner Weeskinderendijk
5.	Bewoner Weeskinderendijk
6.	Omwonende Krispijn
7.	Bewoner Weeskinderendijk
8.	Bewoner Weeskinderendijk
9.	Bewoner Weeskinderendijk
10.	Omwonende Binnenstad
11.	Bewoner Weeskinderendijk
12.	Bewoners Weeskinderendijk
13.	Bewoner Weeskinderendijk
14.	Bewoner Weeskinderendijk
15.	Bewoner Weeskinderendijk
16.	Omwonende Hoge Bakstraat
17.	Bewoner Weeskinderendijk
18.	Bewoner Weeskinderendijk
19.	Omwonende
20.	Weeskinderendijk (16 bewoners)
21.	Provincie Zuid Holland
22.	Waterschap
23.	Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht
24.	Gemeente Zwijndrecht
25.	RWS
26.	ProRail
27.	NS
28.	Qbuzz
29.	Dordts woongenootschap
30.	Stichting de Stad
31.	Fietzersbond / Milieudefensie
32.	Projectgroep Vastgoed voor Goed
33.	Standic
34.	VPO Maasterras BV
35.	Ames Dool en Jalisco
36.	Zeehavenbedrijf Dordrecht
37.	Amega Groep
38.	Ames Auto Lease
39.	VolkerRail
40.	Van der Wees
41.	Havenbedrijf Rotterdam
42.	Van Bodegraven Electromotoren
43.	Bam Infra Rail
44.	Nieuwstraat Vastgoed
45.	Beetle en Bulli BV
46.	Advies van de commissie m.e.r.

Zienswijze 1 (omwonende Krispijn)

Ontvankelijkheid

De zienswijze d.d. 20 oktober 2021 is op 26 oktober 2021 binnengekomen en dus ontvankelijk.

Behandeling zienswijze

Allereerst wordt de zienswijze beschreven en vervolgens wordt de zienswijze (cursief) van een beantwoording voorzien.

1. Aantasting skyline Dordrecht

De indieners van de zienswijze geven aan het onbegrijpelijk te vinden dat de skyline van Dordrecht verpest wordt door de bebouwing op het Maasterras.

Antwoord:

De opgave om in Dordrecht 11.000 nieuwe woningen te bouwen en de schaarse ruimte die daarvoor beschikbaar is, maken het noodzakelijk om hoger te bouwen. De bouwhoogtes zoals opgenomen in het bestemmingsplan zijn gebaseerd op het beleid uit de omgevingsvisie waarin voor de hele stad de analyse is gemaakt waar tot welke hoogte kan worden gebouwd zonder het stadsgezicht van Dordrecht aan te tasten.

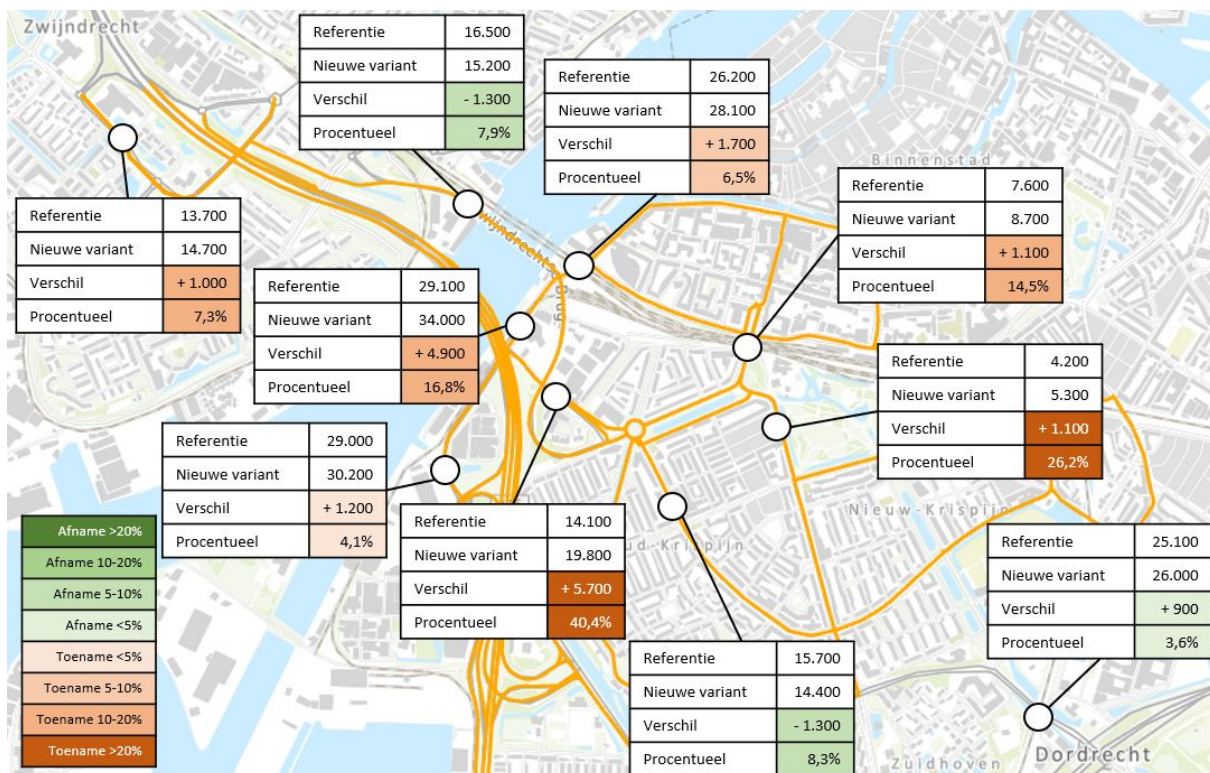
Het Maasterras is in deze visie aangewezen als locatie waar hoogbouw mogelijk is zonder het beschermd stadsgezicht aan te tasten. De bouwhoogte blijft beperkt tot maximaal 40 meter met uitschieters tot maximaal 65 meter. De eerste lijn met woningen die aan de zijde van Krispijn worden gebouwd mogen niet hoger worden dan 40 meter, dat is vastgelegd in het bestemmingsplan.

2. Toename verkeer

De indieners van de zienswijze vrezen dat er, als het gevolg van het Maasterras, ook sprake zal zijn van een enorme toename aan verkeer op een plek die volgens hun nu al ook druk is. De indieners hebben het over 4000 extra mensen die zich bij de realisatie van het project Maasterras zullen moeten gaan verplaatsen van en naar Dordrecht, en vragen zich af hoe dat allemaal zal moeten gaan verlopen.

Antwoord:

De gemeente Dordrecht staat voor de opgave ruim 11.000 nieuwe woningen te bouwen. Dat kan niet zonder extra verkeer te genereren. Het plan Maasterras is met hele lage parkeernormen zo ontworpen dat hierdoor relatief weinig overlast ontstaat door verkeersdruk elders in de stad. Het autoverkeer wordt hoofdzakelijk via de hoofdwegen afgewikkeld zodat de verkeersdruk in de wijken beperkt toeneemt. Hiervoor is verkeersonderzoek gedaan zodat duidelijk is waar het drukker wordt en waar niet. In onderstaand kaartje is dat samengevat weergegeven voor de wegen met de grootste verschillen in toe- en afname van het autoverkeer.



3. Verkeersdrukke in straat

De indieners van de zienswijze uiten ook hun zorgen over het feit dat op de maquette een straatje te zien is waar al het extra verkeer langs zal moeten gaan (in de zienswijze wordt niet aangegeven om welke straat het gaat).

Antwoord:

Uit de zienswijze wordt niet duidelijk om welke straat het gaat, maar aangenomen wordt dathier de Hoge Bakstraat bedoeld wordt. Het betreft een langzaam verkeersverbinding voor voetgangers en fietsers. Hier is dus geen overlast door autoverkeer te verwachten. Daarnaast blijft de Dokweg/Achterhakkers de ontsluitingsweg richting binnenstad.

4. Afsluiten brug Zwijndrecht

De indieners van de zienswijze geven in hun zienswijze tot slot eveneens aan dat hun zorgen over de verkeerssituatie worden vergroot vanwege het feit dat de gemeente ook nog voornemens is om de brug naar Zwijndrecht af te sluiten.

Antwoord:

Wij komen aan deze zienswijze tegemoet door de stadsbrug te behouden voor autoverkeer van en naar Zwijndrecht. Het verkeersonderzoek is hierop aangepast en laat zien dat er geen knelpunten zijn de te verwachten in de bestaande woonwijken. Het bestemmingsplan

wordt op dit onderdeel gewijzigd vastgesteld, zie hiervoor bijlage D van deze nota.

Zienswijze 2 (Bewoner Weeskinderdijk)

Ontvankelijkheid

De zienswijze d.d. 11 januari 2024 is op 11 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

Behandeling zienswijze

Allereerst wordt de zienswijze beschreven en vervolgens wordt de zienswijze (cursief) van een beantwoording voorzien.

1. Indieners zienswijze willen niet verhuizen

De indieners van de zienswijze geven te kennen dat ze zeer waarschijnlijk hun huis moeten verkopen en verlaten vanwege het project Maasterras en het voorkeursrecht dat in dat verband door de gemeente is gevestigd op hun woning, terwijl zij simpelweg gewoon in hun huis blijven wonen. Ze geven aan dat ze tegen hun wil zijn geconfronteerd met het door de gemeente gevestigde voorkeursrecht.

Antwoord:

De aankoop van de woningen aan de Weeskinderdijk Oost wordt noodzakelijk geacht om een haalbaar en kwalitatief goede woonwijk te kunnen bouwen. Zie hiervoor de beantwoording in deel A van deze nota (thema bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost).

Uitgaande van die noodzaak is het van belang dat de gemeente deze woningen kan aankopen tegen reguliere marktprijzen. De toepassing van het instrument voorkeursrecht moet voorkomen dat ontwikkelaars / speculanten gronden opkopen waardoor de grondprijzen te veel gaan stijgen en daarmee de haalbaarheid van woningbouw in het Maasterras onder druk zetten. De toepassing van het voorkeursrecht is dan het enige instrument dat de gemeente kan inzetten om dit te voorkomen.

2. Zwaardere benadeling met het huidige ontwerpbestemmingsplan

De indieners van de zienswijze stellen dat ze met het huidige ontwerpbestemmingsplan Maasterras nog slechter af zijn dan plannen die eerder door de gemeente zijn gepubliceerd, omdat in die plannen werd geopperd om grote delen van het plangebied op te kopen, maar daarbij werd nog wel het voornemen geuit om het rijtje woningen aan de Weeskinderdijk, waaronder ook de woningen van de indieners, te sparen en daaromheen te bouwen.

Antwoord:

Het klopt dat in een eerder plan (de basisvariant in het startdocument eind 2022) het uitgangspunt was om de woningen te behouden. Deze basisvariant leverde volgens de OER niet de omgevingskwaliteit op die hoort bij een nieuwe woonwijk. Vooral het onderdeel geluid bleek onder de minimale kwaliteit te scoren. Er is toen nagegaan welke alternatieven er mogelijk waren om dat knelpunt op te lossen. Daarop zijn drie alternatieven uitgewerkt en een voorkeursvariant opgesteld. Tijdens de informatieavonden in september 2023 en gedurende de bezwaarprocedure van de Wvg bleek een groot aantal bezwaren te zijn tegen de voorkeursvariant. Daarop heeft het college nogmaals de afweging gemaakt tussen alle belangen en heeft de afweging om zoveel mogelijk goede woningen te realiseren de doorslag gegeven.

3. Verlies van o.a. tijd, energie en geld, en strijdigheid met duurzaamheidsambitie gemeente

De indieners geven aan dat zij op basis van de eerdere plannen van de gemeente om hun woning te laten staan de beslissing hadden genomen om hun woning te kopen in februari 2020, waarna ze vervolgens hun hele woning hebben gestript, opnieuw hebben opgebouwd en vernieuwd (inclusief het dak) met behoud van de cultuurhistorische waardevolle uitstraling. Volgens de indieners hebben ook vele andere buurtbewoners grote verbouwingen verricht aan hun woningen aan de Weeskinderdijk vanaf ongeveer 2017 tot en met 2023. De indieners stellen zich op het standpunt dat het verlies van tijd, kapitaal, materiaal, arbeid en geld enorm is als de gemeente deze recent opgeknapte woningen gesloopt worden. Bovendien zijn ze van mening dat dit ook in strijd zou zijn met alle duurzaamheidsambities van de gemeente.

Antwoord:

De gemeente is zich ervan bewust dat het opleggen van het voorkeursrecht enorm veel impact heeft op de bewoners. Er zijn investeringen gedaan in en aan het huis die veel tijd en geld hebben gekost. We begrijpen dat het voornemen om de woningen te slopen niet strookt met duurzaamheidsambities. De gemeente moest echter een keuze maken en heeft daarbij het belang van de woningbouwopgave het zwaarst laten wegen. Investeringen die

zijn gedaan (en nog worden gedaan) zullen worden betrokken bij de taxatie van de woning bij aankoop.

4. Geen alternatieve betaalbare woningen

De indieners van de zienswijze geven verder ook aan dat de gemeente heeft medegedeeld dat de woningen aan de Weeskinderendijk zullen worden gesloopt om plaats te maken voor betaalbare woningen. Zij vinden de ondergrens die daarbij wordt gehanteerd voor wat betaalbaar is (woningen met verkoopprijzen vanaf €350.000,-) verre van betaalbaar en stellen dat er geen dergelijke gelijkwaardige woningen in Dordrecht zijn.

De indieners geven dat ze een hypotheek van €190.000,- hebben en dat ze, na Funda een langere tijd in de gaten te hebben gehouden, in Dordrecht slechts één koopwoning onder het bedrag van €200.000,- hebben aangetroffen ten tijde van het indienen van de zienswijze (een woning die ook nog fors verbouwd moet worden).

De indieners van de zienswijze stellen dat woningen die gelijk zijn aan hun woning momenteel voor bedragen vanaf €380.000,- te koop staan wat dus een verdubbeling zou betekenen van hun huidige hypotheek. Ze maken daarnaast ook nog vermelding van het feit dat ze dan ook nog opnieuw jarenlang zullen moeten verbouwen met bouwkosten die inmiddels ook flink zijn gestegen, en het feit dat de ruimte die ze nu hebben om te sparen en plannen te maken voor de toekomst door hun huidige hypotheek hun ontnomen wordt door de plannen van de gemeente.

Antwoord:

Wanneer een eigenaar aan de gemeente verkoopt zal een reële marktprijs worden geboden. Bij eerdere aanbiedingen van eigenaren in het plangebied is gebleken dat betreffende eigenaren een vergelijkbare woning hebben kunnen terugkopen. Aanvullend hierop heeft de gemeenteraad op 4 februari 2025 besloten om de woningen Weeskinderendijk-Oost waarop een voorkeursrecht rust, te verwerven op basis van een volledige schadeloosstelling. Daardoor kan de gemeente een hogere vergoeding aan de bewoners betalen.

5. Onbegrip over het opkopen en slopen van woningen aan Weeskinderendijk

De bewoners geven aan goed te begrijpen dat er een woningnood is en dat er daarom extra woningen gebouwd moeten worden, maar vragen zich af waarom het opkopen en slopen van de woningen aan de Weeskinderendijk nodig is, aangezien er volgens hun in Dordrecht al zoveel woningen leegstaan, omdat de huizen niet betaalbaar zijn. Ter illustratie geven ze ook aan dat de goedkoopste nieuwbouwwoning momenteel €399.000,- bedraagt. Ze snappen dan ook niet dat de gemeente nog meer mensen uit hun huis wil zetten, waaronder ook veel starters, om wederom niet-betaalbare woningen te gaan bouwen.

Antwoord:

Het Maasterras wordt mede ontwikkeld om binnen de gemeente de woningnood weg te nemen door voldoende betaalbare woningen te bouwen. In het bestemmingsplan is de eis opgenomen dat minimaal 50% van de woningen betaalbaar moeten zijn: minimaal 18,8% sociale huur, minimaal 5% middenhuur; en minimaal 31,2 % betaalbare koop. In de staat van wijzigingen zijn deze percentages nog iets bijgesteld tot 20% sociale huur en 30% betaalbare om nog iets meer prioriteit te geven aan deze doelgroep.

De grens wat nog onder betaalbaar wordt verstaan is wettelijk bepaald. Dat betreft een maximale grens waar de gemeente geen invloed op heeft.

In samenwerking met de marktpartijen willen we komen tot een aanbod van nieuwe woningen die voor alle doelgroepen betaalbare woningen gaan opleveren.

6. Behoud woningen

Bewoners maken voorts ook kenbaar dat ze vinden dat er voldoende ruimte is om het rijtje woningen aan de Weeskinderendijk te sparen en daaromheen te bouwen (wat volgens hen aanvankelijk ook het plan van de gemeente was). Zij pleiten daarvoor vanwege de volgende redenen:

- o Ter behoud van de huidige, karakteristieke woningen aan de Weeskinderendijk die de afgelopen jaren zijn opgeknapt i.p.v. deze woningen te vervangen door allemaal hoog- en nieuwbouw;
- o Ter behoud van het karakter en geschiedenis in de wijk:
 - Bewoners vragen zich af wat in het licht van het bovenstaande de betekenis ervan is dat in artikel 9.2.3 sub c van de planregels wordt bepaald dat het behoud van karakteristieke zones, bebouwing en de aanleg van verbindingen daartussen moet gebeuren zoals aangegeven in paragraaf 3.4 van het bestemmingsplan. Door de bewoners wordt de vraag gesteld wat de betekenis is van de aanduiding van de Weeskinderendijk als karakteristieke zone in het bestemmingsplan als alle niet-karakteristieke woningen gesloopt worden.
 - Bij de bewoners rijst ook de vraag op wat, gezien het bovenstaande, de meerwaarde is van de aanduiding cultuurhistorische waarden op de woningen aan de Weeskinderendijk en de daaraan verbonden sloopmeldingsplicht in artikel 9.8.1 indien de woningen aan de Weeskinderendijk zo gemakkelijk in alle vrijheid (zoals ze stellen) gesloopt kunnen worden als dat de gemeente beter uitkomt?

Antwoord:

De woningen aan de Weeskinderendijk Oost zijn inderdaad deels aangewezen als cultuurhistorisch waardevol. Dat verplicht de eigenaar om bij sloop eerst een bouwhistorisch onderzoek uit te voeren zodat de cultuurhistorische waarde goed gedocumenteerd wordt ten behoeve van de geschiedschrijving van Dordrecht. De waarde van de panden is niet zodanig dat de gemeente sloop wil voorkomen. In dat geval had de aanwijzing tot gemeentelijk monument moeten plaatsvinden. Deze beleidslijn ten aanzien van panden met cultuurhistorische waarden geldt niet alleen voor het plangebied maar wordt voor de hele gemeente gehanteerd.

Ten aanzien van de vraag of de woningen gespaard kunnen worden zie de beantwoording in de deel A van deze nota (thema bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost).

7. Verzoek gewijzigde vaststelling bestemmingsplan

Gelet op alle punten die door de bewoners naar voren zijn gebracht, verzoeken zij de gemeente om de woningen aan de Weeskinderendijk uit het plangebied te halen of de bestaande bestemming "wonen", zoals is opgenomen in het geldende bestemmingsplan "Weeskinderendijk/Laan der Verenigde Naties", te handhaven.

Antwoord:

De gemeente ziet geen mogelijkheden om een bestemmingsplan vast te stellen dat zowel voorziet in voldoende woningen als het behoud van de woningen aan de Weeskinderendijk. De gemeente heeft hier een lastige afweging moeten maken en daarbij ook onafhankelijk advies ingewonnen. Zie hiervoor de thematische beantwoording in de deel A (bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost).

Zienswijze 3 (Bewoners woonwagencentrum)

Ontvankelijkheid

De zienswijze is van 18 januari 2024 en daarmee ontvankelijk.

Behandeling zienswijze

Allereerst wordt de zienswijze beschreven en vervolgens wordt de zienswijze (cursief) van een beantwoording voorzien.

1. Bewoners woonwagencentrum willen blijven staan waar ze nu staan.

Sommigen van hen zijn al meerdere keren gedwongen verplaatst en hebben geïnvesteerd in hun woonwagens en bergingen. Wonen er met veel plezier en zijn geïntegreerd in de wijk. Ook zijn er families waarvan de uitwonende kinderen vanwege het standplaatsentekort

een woning in de buurt hebben gekocht. In het ontwerp-bestemmingsplan staat dat de woonwagens mogen blijven totdat er met bewoners overeenstemming is bereikt over een nieuwe locatie elders in Dordrecht. Voorziet dit bestemmingsplan nu wel of niet in het wegbestemmen van de woonwagenlocatie?

Antwoord:

Het belang om voldoende woningen te bouwen dwingt de gemeente er toe om een nieuwe locatie te zoeken voor het woonwagencentrum in het plangebied. Voor een nadere toelichting op de vraag waarom de woonwagens moeten verdwijnen wordt verwezen naar de algemene beantwoording opgenomen in deel A van deze nota: thema

Woonwagenlocatie. Het komt erop neer dat er 11.000 woningen gebouwd moeten worden binnen de beperkte ruimte die we nog hebben binnen de gemeente. Vanuit Rijks- en provinciaal beleid heeft de gemeente de taak om zoveel mogelijk binnenstedelijk en nabij openbaar vervoerslocaties in hoge dichtheden te bouwen. Het handhaven van het woonwagencentrum in het plangebied betekent minder mogelijkheden om aan die taakstelling te voldoen.

Het bestemmingsplan zal gewijzigd worden vastgesteld door een minimale bouwhoogte voor te schrijven. Met die minimale bouwhoogte wordt het woonwagencentrum feitelijk wegbestemd. Dat neemt niet weg dat de eerder gedane toezegging, dat de woonwagens pas weg hoeven als eerst een nieuwe locatie is gevonden, blijft staan.-

2. Waarom kunnen de woonwagens niet blijven staan en de nieuwe woningen worden gebouwd op de eventueel nieuwe locatie voor woonwagens?

Welk belang heeft de gemeente bij de bouw van woningen precies op de plek van het huidige woonwagencentrum?

Antwoord:

De gemeente ziet vanuit de woningbouwopgave geen mogelijkheden om het huidige woonwagencentrum in te passen. Het Maasterras is binnen de stad nog de enige locatie waar grootschalige woningbouwontwikkeling mogelijk is. Volgens het beleid van Rijk en provincie heeft de gemeente daarbij de taak om in de zones langs het spoor in zo'n hoog mogelijke dichtheid woningen te bouwen. Dit beleid dwingt de gemeente er toe om op locaties die goed ontsloten zijn door openbaar vervoer (zoals de spoorzone waartoe ook het Maasterras behoort) in te zetten op hoge dichtheden (en lage parkeernormen). Zie ook deel A van deze nota: de thematische beantwoording Woonwagenlocatie

3. De gemeente Dordrecht loopt al jaren achter bij het aanleggen van voldoende woonwagenstandplaatsen. De gemeente is daarvoor zelfs al door het College voor de rechten van mens op de vingers getikt. De woonwagenbewoners willen dat de gemeente de locatie die ze op het oog hebben voor deze woonwagens gebruiken als uitbreidingslocatie voor het aantal standplaatsen.

Antwoord:

De gemeente erkent dat het een achterstand heeft opgelopen in de afgelopen jaren. Inmiddels zijn er stappen gezet om die achterstand in te lopen. In dat kader is er een behoefteonderzoek gaande om de bestaande behoefte goed in kaart te kunnen brengen.

Daarnaast komen er in ieder geval vijf nieuwe standplaatsen in de nieuwbouwontwikkeling "De Nieuwe Hoven". Verder wil de gemeente bij de verplaatsing van de woonwagens aan de Brandts Buysstraat naar een nieuwe locatie de huidige standplaatsen met drie plaatsen uitbreiden. Ook is er na opdracht van de gemeenteraad gezocht naar inbreidingsmogelijkheden op alle woonwagenlocaties in Dordrecht.

4. De gemeente heeft niet eens onderzocht of er binnen dit project plek is voor woonwagens.

Antwoord:

Stedenbouwkundig zou inpassing van de woonwagens op te lossen zijn. Het ontwerpbestemmingsplan sluit dat ook niet uit. De inpassing van de woonwagens vraagt echter zo veel ruimte dat dit ten koste zal gaan van het aantal woningen dat we in het

plangebied kunnen bouwen. In de thematische beantwoording in deel A van deze nota is toegelicht waarom de gemeente zo'n groot belang toekent aan het aantal woningen. Dat is ook de reden dat we in het vast te stellen bestemmingsplan een minimale bouwhoogte voor woningbouw gaan voorschrijven. Alleen op die manier kunnen wij onze taakstelling woningbouw halen.

- 5. Dordrecht kent een enorme wachtlijst van standplaatszoekenden en sinds 2003 is er geen enkele standplaats meer bijgebouwd. Het ontwerpbestemmingsplan kan dan ook, in de huidige vorm, niet vastgesteld worden.**

Antwoord:

Het klopt dat de gemeente een achterstand heeft opgelopen in de afgelopen jaren. Inmiddels zijn er stappen gezet om die achterstand in te lopen. In dat kader is er een behoefteonderzoek gaande om de bestaande behoefte goed in kaart te kunnen brengen.

Zie ook het antwoord onder punt 3.

Zienswijze 4 (Bewoner Weeskinderdijk)

Ontvankelijkheid

De zienswijze d.d. 25 januari 2024 is op 26 januari 2024 ontvangen en daarmee ontvankelijk.

Behandeling zienswijze

Allereerst wordt de zienswijze beschreven en vervolgens wordt de zienswijze (cursief) van een beantwoording voorzien.

- 1. Indiener zienswijze wil dat de huizen aan de Weeskinderdijk Oost blijven staan.**
De bewoner heeft veel geïnvesteerd in zijn huis, o.a. om deze duurzamer en energiezuiniger te maken. Daarnaast is bewoner chronisch ziek geworden en kan niet meer werken. Hij geeft aan dat zelfs als hij financieel gecompenseerd wordt voor de marktwaarde van het huis, het onwaarschijnlijk is dat hij een nieuwe hypotheek krijgt en een nieuwe woning, gelijkwaardig aan deze woning, kan financieren. Bewoner gaat dus sterk achteruit in zijn leef- en woongenot en de stress die dit met zich meebrengt is niet bevorderlijk voor zijn genezingsproces. Daarom roept hij op zijn huis en dat van zijn straatgenoten te laten staan.

Antwoord:

De gemeente is zich ervan bewust dat het opleggen van het voorkeursrecht enorm veel impact heeft op de bewoners. Er zijn investeringen gedaan in en aan het huis die veel tijd en geld hebben gekost. De gemeente moest echter een keuze maken en heeft daarbij het belang van de woningbouwopgave het zwaarst laten wegen. Zie hiervoor deel A van deze nota (thema bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost).

Investerings die zijn gedaan (en nog worden gedaan) zullen worden betrokken bij de taxatie van de woning bij aankoop.

- 2. Communicatie projectteam**

Bewoner kan uit de communicatie nog niet afleiden dat er zorg gedragen zal worden dat de bewoners niet in kwaliteit van wonen en financiële situatie achteruit zullen gaan. De empathische persoon die de belangen van de bewoners zou moeten behartigen die op basis van motie M4 (7 november 2024) aangesteld zou worden heeft zich nog niet bij de bewoners gemeld.

Antwoord:

Inmiddels is er contact geweest met alle bewoners van de Weeskinderdijk en zijn afspraken gemaakt ter verbetering van de communicatie.

3. Op de informatiebijeenkomst van 15 januari is alleen de zienswijze van het projectteam uitgedragen. Er werd wel geluisterd maar de suggesties en zorgen zijn niet meegenomen in het plan.

De gemeente erkent dat het participatieproces beter had kunnen verlopen en heeft stappen genomen om dit te verbeteren.

Inmiddels is een proces doorlopen waarbij de wensen van bewoners zijn betrokken bij het planproces. Zie hiervoor ook deel A van deze nota (thema bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost).

4. De op de avond gemaakte afspraken voor een persoonlijk gesprek over deze bewoner zijn situatie is nog niet opgevolgd.

Antwoord:

Inmiddels heeft dit gesprek plaatsgevonden.

Zienswijze 5 (Bewoner Weeskinderdijk)

Ontvankelijkheid

De zienswijze d.d. 15 januari 2024 is op 25 januari 2024 ontvangen en daarmee ontvankelijk.

1. **Indiener zienswijze is niet overtuigd van nut en noodzaak van het afbreken van de huizen op de Weeskinderdijk.**

Men snapt dat er woningen bij moeten komen, maar dit plan is te ambitieus en er zijn teveel losse eindjes. Gemeente moet eerst naar de uitvoerbaarheid van de plannen kijken voordat ze de huizen afbreken. Het zijn karakteristieke, beeldbepalende huizen.

Antwoord:

De nut en noodzaak om de woningen af te breken en er meer nieuwe woningen voor terug te bouwen is onderbouwd in het ontwerpbestemmingsplan. De in dat kader opgestelde OER laat zien dat we met behoud van de woningen aan de Weeskinderdijk geen plan kunnen ontwikkelen dat voorziet in voldoende woningen en voldoende woonkwaliteit.

Dat er bij het ontwerp nog losse eindjes waren klopt. Het bouwen van woningen op de locatie vraagt ingrijpende ruimtelijk voorstellen en een lastige afweging tussen alle belangen in het plangebied. Het (nationaal) belang om voldoende woningen te bouwen heeft hierbij uiteindelijk de doorslag gegeven. Zie hiervoor ook de thematische beantwoording in de deel A van deze nota (de thema's 'bewonersvariant woningen Weeskinderdijk Oost' en 'publiek belang - uitkomsten traject Bas Kurvers'.

De woningen aan de Weeskinderdijk Oost zijn inderdaad deels aangewezen als cultuurhistorisch waardevol. Dat verplicht de eigenaar om bij sloop eerst een bouwhistorisch onderzoek uit te voeren zodat de cultuurhistorische waarde goed gedocumenteerd wordt ten behoeve van de geschiedschrijving van Dordrecht. De waarde van de panden is niet zodanig dat de gemeente sloop wil voorkomen. In dat geval had de aanwijzing tot gemeentelijk monument moeten plaatsvinden. Deze beleidslijn ten aanzien van panden met cultuurhistorische waarden geldt niet alleen voor het plangebied maar wordt voor de hele gemeente gehanteerd.

Zienswijze 6 (bewoner Krispijn)

Ontvankelijkheid

De zienswijze d.d. 15 januari 2024 is op 25 januari 2024 ontvangen en daarmee ontvankelijk.

1. Afsluiting Stadsbrug

Hoe zal de afwikkeling van het verkeer verlopen als de brug autoluw wordt gemaakt? Hoe wordt het verkeer afgewikkeld als zich een calamiteit voordoet? Wat betekent de afsluiting voor de wijk en de omliggende wijken?

Antwoord:

Inmiddels is na een intensief overlegtraject het advies van de onafhankelijk adviseur overgenomen om voor de stadsbrug de functie voor autoverkeer te behouden. Zie voor een nadere toelichting de thematische beantwoording: publiek belang – uitkomsten traject Bas Kurvers.

2. Indiener zienswijze verzoekt daarom het bestemmingsplan niet vast te stellen en een alternatief voor de Stadsbrug te heroverwegen. Bijvoorbeeld een lagere snelheid.
Zie het antwoord onder 1.

Zienswijze 7 (Bewoner Weeskinderendijk)

Ontvankelijkheid

De zienswijze d.d. 21 januari 2024 is op 26 januari 2024 ontvangen en daarmee ontvankelijk.

- 1. Voorwaarde voor de WVG is dat het toekomst gebruik moet verschillen van het huidige gebruik. Dat is hier niet het geval.**

Antwoord:

Voor het vestigen van het voorkeursrecht moet voldaan worden aan het criterium dat het huidige gebruik af moet wijken van de toekomstige bestemming. Er wordt ingezet op sloop-nieuwbouw en verdichting op de percelen om zo een hogere bebouwingsdichtheid te realiseren dan nu aanwezig is. Een vergelijkbaar maar intensiever gebruik wordt ook tot afwijkend gebruik gerekend.

- 2. Woningeigenaren worden klemgezet in een huizenmarkt met steeds minder aanbod en extreem hoge prijzen onder de noemer 'algemeen belang'.**

Antwoord:

De gemeente is zich bewust van de krappe woningmarkt en heeft zich ook voorgenomen om 11.000 woningen te bouwen de komende jaren. Hiervoor is het noodzakelijk om waar mogelijk te verdichten. Het rijks- en provinciaal beleid vraagt van gemeentes om in de zones langs het spoor in zo'n hoog mogelijke dichtheid woningen te bouwen. Dit beleid dwingt de gemeente er toe om op locaties die goed ontsloten zijn door openbaar vervoer (zoals de spoorzone waartoe ook het Maasterras behoort) in te zetten op hoge dichtheden.

Wanneer een eigenaar aan de gemeente verkoopt zal een reële marktprijs worden geboden. Bij eerdere aanbiedingen van eigenaren in het plangebied is gebleken dat betreffende eigenaren een vergelijkbare woning hebben kunnen terugkopen. Aanvullend hierop heeft de gemeenteraad op 4 februari 2025 besloten om de woningen Weeskinderdijk-Oost waarop een voorkeursrecht rust, te verwerven op basis van een volledige schadeloosstelling. Daardoor kan de gemeente een hogere vergoeding aan de bewoners betalen.

3. **Vanwege de onzekerheden (o.a. rangeerterrein NS, verplaatsing woonwagenvak, etc) zal het plan nog aangepast worden.** Eén van die aanpassingen zou dan de integratie van de woningen Weeskinderdijk kunnen zijn. Dat veroorzaakt minder sociale en mentale kosten en maakt het plan mooier.

Antwoord:

Het is inderdaad noodzakelijk gebleken het ontwerpbestemmingsplan aan te passen op de onderdelen emplacement. Hierdoor zijn andere uitgangspunten ontstaan voor het ontwerp van de woonwijk, onder andere het vervallen van de noodzaak een busbaan aan te leggen ter plaatse van de Weeskinderdijk Oost. In dat kader is ook bekeken of een planvariant met behoud van de woning Weeskinderdijk mogelijk is.

Uiteindelijk heeft de gemeenteraad de afweging gemaakt dat het belang van verdichting zwaarder moet wegen dan het belang van de bewoners. Dat betekent dat de woningen gesloopt moeten worden om voldoende nieuwe woningen terug te kunnen bouwen.

Zie hiervoor deel A van deze nota: de thematische beantwoording bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost.

Zienswijze 8 (Bewoner Weeskinderdijk)

Ontvankelijkheid

De zienswijze d.d. 27 januari 2024 is op 30 januari 2024 ontvangen en daarmee ontvankelijk.

1. **Indiener zienswijze wil zijn huis niet verkopen. Zijn woning maakt geen deel uit van het plangebied.**

In het startdocument Maasterras Dordrecht, notitie reikwijdte en detailniveau van 11 oktober 2022 zijn afbeeldingen opgenomen waarop de woningen aan de Weeskinderdijk blijven staan. Er is aangegeven dat behoud van cultuurhistorische waarden van belang is voor de aantrekkelijkheid van de stad. De woningen Weeskinderdijk moeten daarom behouden blijven.

Antwoord:

Het klopt dat in een eerder plan (de basisvariant in het startdocument eind 2022) het uitgangspunt was om de woningen te behouden. Deze basisvariant leverde volgens de OER niet de omgevingskwaliteit op die hoort bij een nieuwe woonwijk. Vooral het onderdeel geluid bleek onder de minimale kwaliteit te scoren. Er is toen nagegaan welke alternatieven er mogelijk waren om dat knelpunt op te lossen. Daarop zijn drie alternatieven uitgewerkt en is een voorkeursvariant opgesteld. Tijdens de informatieavonden in september 2023 en gedurende de bezwaarprocedure van de WVG bleek een groot aantal bezwaren te zijn tegen de voorkeursvariant. Daarop heeft het college nogmaals de afweging gemaakt tussen alle belangen en heeft de afweging om zoveel mogelijk goede woningen te realiseren de doorslag gegeven.

Zie hiervoor deel A van deze nota met de thematisch beantwoording bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost.

De woningen aan de Weeskinderdijk Oost zijn inderdaad deels aangewezen als cultuurhistorisch waardevol. Dat verplicht de eigenaar om bij sloop eerst een bouwhistorisch onderzoek uit te voeren zodat de cultuurhistorische waarde goed gedocumenteerd wordt ten behoeve van de geschiedschrijving van Dordrecht. De waarde van de panden is niet zodanig dat de gemeente sloop wil voorkomen.

- 2. Gemeentelijk beleid schrijft voor dat bouwhistorisch onderzoek wordt uitgevoerd.** Dit is bij de woning van deze bewoner niet gebeurd.

Antwoord:

Bij sloop moet eerst bouwhistorisch onderzoek uitgevoerd worden zodat de cultuurhistorische waarde goed gedocumenteerd wordt. Deze beleidslijn ten aanzien van panden met cultuurhistorische waarden geldt overigens niet alleen voor het plangebied maar wordt voor de hele gemeente gehanteerd. Onderzoek zal dus plaats moeten vinden nadat de woning is aangekocht.

- 3. Het ontwerpbestemmingsplan is in strijd met de Ontwikkelvisie Spoor dat op 28 januari 2020 is vastgesteld door de raad.**

Op diverse foto's van de nieuwe situatie is duidelijk de bestaande bebouwing van de Weeskinderdijk te zien.

Antwoord:

Zie de beantwoording onder 1.

- 4. Participatie**

In de startnotitie is gewezen op het belang van participatie. Uitkomsten van de participatie worden opgenomen in de OER. Er heeft geen participatie plaatsgevonden met de bewoners van de Weeskinderdijk.

Antwoord:

De gemeente erkent dat de participatie beter had gekund. Met name de presentatie van de voorkeursvariant in september 2023 moet overgekomen zijn als een onaangename verrassing. De toen gepresenteerde keuzes waren nieuw en niet met belanghebbenden gedeeld. Dat was helaas noodzakelijk omdat er sprake was van gevoelige informatie, onder andere om grondspeculatie voor de Weeskinderdijk te voorkomen. Daarom was het nodig een voorkeursrecht op te leggen; een middel waarvoor geen participatie voorafgaand aan het besluit open staat, vanwege het gevaar van grondspeculatie. Dit neemt niet weg dat dat in de beslissende fase in de zomer van 2023 keuzes zijn gemaakt die betere afstemming en communicatie hadden verdiend.

Zie voor een nadere toelichting deel A van deze nota, thema communicatie en proces.

- 5. Bewoner verzet zich tegen het opgelegde voorkeursrecht en weigert zijn huis te verkopen.** Nieuwe woningbouw in het plangebied wordt daarmee onuitvoerbaar.

Antwoord:

Het voorkeursrecht is een passief grondverweringsinstrument is. Het verplicht bewoner niet om tot verkoop over te gaan. Pas wanneer bewoner voornemens is de met voorkeursrecht belaste grond te verkopen, dient de grond eerst aan de gemeente te koop aangeboden te worden.

Zienswijze 9 (Bewoner Weeskinderdijk)

Ontvankelijkheid

De zienswijze d.d. 25 januari 2024 is op 30 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

1. Bij aankoop van de woning in 2022 bleven in de plannen de woningen aan de Weeskinderdijk Oost bestaan.

Indiener zienswijze had de woning nooit gekocht als bekend was geweest dat de woning gesloopt zou worden.

Antwoord:

In een eerder plan (de basisvariant in het startdocument eind 2022) was het uitgangspunt inderdaad om de woningen te behouden. Deze basisvariant leverde volgens de OER niet de omgevingskwaliteit op die hoort bij een nieuwe woonwijk. Vooral het onderdeel geluid bleek onder de minimale kwaliteit te scoren. Er is toen nagegaan welke alternatieven er mogelijk waren om dat knelpunt op te lossen. Daarop zijn drie alternatieven uitgewerkt en een voorkeursvariant opgesteld. Tijdens de informatieavonden in september 2023 en gedurende de bezwaarprocedure van de WVG waren er een groot aantal bezwaren tegen de voorkeursvariant. Daarop heeft het college nogmaals de afweging gemaakt tussen alle belangen en gaf de afweging om zoveel mogelijk goede woningen te realiseren de doorslag. Zie hiervoor deel A van deze nota met de thematisch beantwoording bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost.

2. Duurzaamheidsambitie

Sloop woningen is niet in lijn met de duurzaamheidsambitie van zowel Rijk als gemeente.

Antwoord:

We begrijpen dat het voornemen om de woningen te slopen op het eerste oog niet strookt met duurzaamheidsambities. Op groter schaalniveau heeft de ontwikkeling Maasterras uit oogpunt van duurzaamheid juist wel de voorkeur boven een woningbouwontwikkeling elders in de stad op grotere afstand van het station. In dat geval zou het niet mogelijk zijn om woningen met een lage parkeernorm te bouwen waardoor veel meer automobiliteit en daarmee uitstoot o.a CO2 zou ontstaan. Ook de mogelijkheid om hier energiezuinige woningen in hoge dichtheid te bouwen draagt bij aan een duurzame stad (zuinig ruimtegebruik, ruimte die ook nodig is om de opgave energieopwekking in te vullen).

3. Er zijn weinig vergelijkbare woningen te koop voor onder de € 350.000,-

Antwoord:

De gemeente is zich bewust van de krapte op de woningmarkt en heeft zich dan ook tot doel gesteld om 11.000 woningen bij te bouwen met een groot aandeel betaalbare woningbouw. Hiervoor is het nodig gebruik te maken van locaties waar een hoge dichtheid aan woningen gebouwd kan worden. Het Maasterras is nog de enige grote locatie waar dit in Dordrecht mogelijk is.

Wanneer een eigenaar aan de gemeente verkoopt zal een reële marktprijs worden geboden. Bij eerdere aanbiedingen van eigenaren in het plangebied is gebleken dat betreffende eigenaren een vergelijkbare woning hebben kunnen terugkopen.

4. Aankoop alternatieve woning is niet mogelijk.

Bewoner heeft geïnvesteerd in zijn woning en inboedel aangeschaft dat vaak aan de woning is aangepast. Bij gedwongen vertrek moet vervangende inboedel aangeschaft worden. Deze aanvullende kosten maakt het moeilijker een woning te vinden. Er is weinig te koop.

Antwoord:

De gemeente is zich ervan bewust dat het opleggen van het voorkeursrecht enorm veel impact heeft op de bewoners. Er zijn investeringen gedaan in en aan het huis die tijd en geld hebben gekost. Wanneer een eigenaar aan de gemeente verkoopt zal een reële marktprijs worden geboden. Bij eerdere aanbiedingen van eigenaren in het plangebied is gebleken dat betreffende eigenaren een vergelijkbare woning hebben kunnen terugkopen. Aanvullend hierop heeft de gemeenteraad op 4 februari 2025 besloten om de woningen Weeskinderdijk-Oost waarop een voorkeursrecht rust, te verwerven op basis van een

volledige schadeloosstelling. Daardoor kan de gemeente een hogere vergoeding aan de bewoners betalen.

5. **Goedkoopste nieuwbouwwoning staat momenteel voor € 460.000,- op Funda.**
Bewoners van de Weeskinderdijk kunnen dus straks geen woning betalen die op de plek van hun huidige woning komt te staan. Ook starters op de woningmarkt, of andere mensen die een woning zoeken in de laagste prijsklasse, zullen waarschijnlijk geen nieuwbouwwoning kunnen kopen. Het slopen van de betaalbare rijtjeswoningen om er duurdere nieuwbouwappartementen en nieuwbouwrijtjeswoningen voor in de plaats te bouwen heeft hierdoor weinig positieve invloed op het woningtekort.

Antwoord:

De wens om voldoende betaalbare woningen en woningen voor diverse doelgroepen te bouwen, heeft deels een vertaling gekregen in het bestemmingsplan door een minimaal percentage aan sociale en betaalbare woningen vast te leggen. Hoe een en ander ingevuld wordt is nog niet vastgelegd. Het bestemmingsplan biedt dus nog alle gelegenheid om met provincie, bewoners, corporatie en marktpartijen tot het gewenste woningbouwprogramma te komen. Komende jaren zal in het kader van het regionaal woningbouwprogramma worden vastgelegd hoe de gemeente stadsbreed haar afspraken gaat nakomen om voldoende sociale en betaalbare woningen te bouwen.

6. **Cultuurhistorische en karakteristieke waarde**

Woningen staan in het stedenbouwkundig masterplan als karakteristieke zone aangegeven en zijn onderdeel van de cultuurhistorische en stedenbouwkundige geschiedenis van Dordrecht. Als de woningen worden gesloopt voldoet het bestemmingsplan niet aan de regel dat karakteristieke zones behouden moeten worden.

Antwoord:

De woningen aan de Weeskinderdijk Oost zijn inderdaad deels aangewezen als cultuurhistorisch waardevol. Dat verplicht de eigenaar om bij sloop eerst een bouwhistorisch onderzoek uit te voeren zodat de cultuurhistorische waarde goed gedocumenteerd wordt ten behoeve van de geschiedschrijving van Dordrecht. De waarde van de panden is niet zodanig dat de gemeente sloop wil voorkomen.

7. **Aanpassen bestemmingsplan**

Indiener zienswijze verzoekt de bestemming 'Wonen' zoals in het bestemmingsplan Weeskinderdijk te handhaven en dit bestemmingsplan en het masterplan hierop aan te passen.

Antwoord:

De gemeente ziet geen mogelijkheden om een bestemmingsplan vast te stellen dat zowel voorziet in voldoende woningen als het behoud van de woningen aan de Weeskinderdijk. De gemeente heeft is hier een lastige afweging moeten maken en daarbij ook onafhankelijk advies ingewonnen. Zie hiervoor de beantwoording in deel A van deze nota (thema bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost).

Zienswijze 10 (Bewoner Binnenstad)

Ontvankelijkheid

De zienswijze heeft geen dagtekening maar is op 30 januari 2024 ontvangen en is dus ontvankelijk.

1. **Alternatief voor afsluiten Stadsbrug**

Zou graag een alternatief zien zoals scherpe bocht, instellen van een maximale snelheid van 30 km/h of alleen toegankelijk maken voor beroepsverkeer en openbaar vervoer.

Door de uitkomsten van het traject Bas Kurvers (zie de thematische beantwoording opgenomen in deel A van deze nota) is sprake van gewijzigde uitgangspunten die ook doorwerken in de gebiedsontwikkeling. Het behoud van de stadsburg voor autoverkeer en een nieuwe aanlanding door het woongebied maken het noodzakelijk een nieuwe stedenbouwkundige opzet te kiezen. Aan de hand van een proefverkaveling is aangetoond dat het mogelijk is om op basis van deze nieuwe uitgangspunten tot 2.200 woningen te bouwen. Het bestemmingsplan laat (bij voorkeur) ook een andere stedenbouwkundige uitwerking toe dan de proefverkaveling. Dat traject zal na vaststelling van het bestemmingsplan worden opgepakt in samenwerking met de markt en andere partijen.

2. Verslechtering imago Dordrecht

Indiener zienswijze geeft aan dat het slecht voor het imago van Dordrecht is als de brug autovrij wordt en daarmee het verkeer op de omliggende wegen drukker. Bedrijvigheid zal afnemen, lokale bestedingen lopen terug, illegaal gebruik van de brug en verminderde bereikbaarheid bij opstopping op de A16 of N3.

Antwoord:

Eén van de uitkomsten van het traject Bas Kurvers is dat op de stadbrug autoverkeer mogelijk blijft.

3. Hoogbouw

Indiener zienswijze vraagt zich af waarom er zulke hoge gebouwen moeten komen. Ze hebben hogere exploitatiekosten, zijn duurder in onderhoud en niet duurzaam.

Antwoord:

Het maken van hoogbouwaccenten in het plan heeft enerzijds te maken met het maken van zoveel mogelijk woningen binnen een vastgestelde ruimtelijke kwaliteit en anderzijds met het markeren van de route door het Maasterras via de zogenoemde Corridor. Hoogbouwaccenten zijn ook oriëntatiepunten en maken een wijk leesbaar: vroeger gaf bijvoorbeeld de toren van de kerk tevens het centrum van een dorp of stad aan. Hoogbouw wordt tevens steeds duurzamer gemaakt door het toepassen van circulaire materialen en betere energieoplossingen. Door de hogere concentratie van mensen op 1 punt biedt hoogbouw juist ook veel kansen voor het mobiliteitsprincipe van STOMP (eerst Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility As A Service (deelvervoer) en Privé auto.

4. Groen op daken

Er is veel bouw materiaal nodig om groen op daken van gebouwen te realiseren. Dit kost veel geld. Investeer in groen in de stad en bouw op het Maasterras lager dan bomen, dan krijg je een groene zee.

Antwoord:

Groen op maaiveld heeft de absolute voorkeur. Daarom is in de voorkeursvariant ook reeds 40% van het totale gebied en 30% van het woongebied groen. Groen op daken is een extra kwaliteitsmiddel om ook het zicht op groen vanuit hoogbouw en het dak als zogenaamde vijfde gevel een functie te geven voor bewoners om buiten te zijn en biedt het kansen voor biodiversiteit en kan het hittestress tegen gaan. De 40% en 30% zal voor een klein deel groene daken en gevels mogen bestaan. Dat wordt nader uitgewerkt bij het op te stellen stedenbouwkundig plan als bedoeld in de beantwoording onder 1.

5. Uitzicht vanaf het spoor.

Trek lering uit Maasplaza; een lelijk gebouw dat het uitzicht vanuit de trein op de stad blokkeert. Zorg voor een fotogenieke entree tot de stad.

Antwoord:

Eén van de doelstellingen van het Maasterras is om de entree van Dordrecht beter te maken dan nu. Daarom zullen woningen met voorzijdes naar het spoor worden gericht en zullen er deels plinten (de begane grondverdieping van appartementen) gevuld moeten worden met uitnodigende en levendige functies met veel glas.

6. Voorzieningen

Indiener zienswijze geeft mee dat als er een basisschool of kinderopvang voorzien wordt in het Maasterras rekening gehouden moet worden met de mate van luchtvervuiling en deze voorzieningen dus niet naast een hoofdweg worden geplaatst.

Antwoord:

Het bestemmingsplan sluit uit dat gevoelige functies zoals een kinderdagverblijf langs de snelweg mogen worden gebouwd.

7. Recreatie

Gebruik hofjes voor recreatie en ontspanning, zodat bewoners niet naar de te ver gelegen parken hoeven om te recreëren.

Antwoord:

Eén van de typische kenmerken van de binnenstad van Dordrecht is de hofjes. In het Maasterras gaan we daarom ook uit van binnenhoven waar bewoners en bezoekers kunnen verblijven. Daarnaast speelt het Maaspark en het Dijkpark een belangrijke rol in het vervullen van deze behoefte.

8. Singapore als voorbeeld

Indiener is van mening dat, als er hoogbouw moet komen, de in het bestemmingsplan gepresenteerde visie niet doortastend genoeg en stelt dat de gemeente als voorbeeld moet kijken naar hoe Singapore is ingericht: Een land dat erg dichtbevolkt is, maar waarbij volgens belanghebbende wel voldoende rekening is gehouden met volksgezondheid en ruimte voor recreatie en ontspanning. Om een beeld te krijgen van de aanpak van Singapore heeft belanghebbende de volgende links opgestuurd: <https://www.ura.gov.sg/Comorate/Guidelines/Urban-Design> en <https://www.ura.gov.sg/-/media/Corporate/Guidelines/Urban-Design/Marina-South/Marina-South-Urban-Design-Guide.pdf>.

Antwoord:

Er valt veel te leren van buitenlandse voorbeelden. Echter het is ook van groot belang om iets te ontwikkelen wat bij de maat en schaal en het karakter van Dordrecht past. Het Maasterras zal een schaa sprong zijn als het gaat om de dichtheid van de wijk. Maar daarbinnen streven we er naar om het wel een Dordtse wijk te maken. Voorbeelden die in de Singapore Guidelines staan die wij ook toepassen zijn bijvoorbeeld het gebruik van de AGU's (activity generating uses) door in de plinten (begane grondlaag van appartementen) andere functies dan wonen te stimuleren. Tevens hebben wij in het Stedenbouwkundig masterplan ook regels over vorm, hoogte, setbacks (terugliggende hogere bouwlagen) en de openbare ruimte.

9. Wind & water(afvoer)

De indiener van de zienswijze vindt dat ook hetgeen wat in het bestemmingsplan uiteen is gezet (op p. 112) over het thema "Wind" onvoldoende is. Volgens hem is hetgeen wat over dat onderwerp is uitgewerkt in het bestemmingsplan beperkt tot alleen één gebied (hij geeft aan dat er geen aandacht is besteed aan de zone boven de parkeerplaats of langs de Maas) en tevens wordt er alleen ingegaan op de windstreek vanuit het zuidwesten. Hij stelt dat klimaatverandering het deel van de wereld waar wij in leven gedurende het hele jaar winderiger maakt en is dan ook niet te spreken over het (in zijn ogen) gebrek aan oog voor de details betreffende het onderwerp wind in het masterplan.

De indiener geeft aan dat de tekeningen in het bestemmingsplan bestaan uit hele hoge gebouwen rondom een vlakte en dat niet wordt toegelicht op welke manier de windhozen binnen dat gebied onder controle zullen worden gehouden of hoe er zal worden omgegaan met windhozen langs het pad langs de Oude Maas waar de wind volgens de indiener van het open water vandaan zal komen met meer kracht. Hij geeft aan dat er voorzien moet worden in een betere aanpak omtrent het reguleren van de wind voor het gebouw dat volgens de plannen op die locatie gebouwd moet.

De indiener brengt verder ook nog als kritiekpunt naar voren dat het bestemmingsplan geen verwijzingen bevat naar het thema "groen", hoe het zit met de waterafvoer rondom het Maasterras en dat het plan ook tekortschiet in het voorzien in goede ideeën om

klimaatveranderingsproblemen adequaat aan te pakken, zoals landschapstechnieken om water af te remmen, te verzamelen en behouden.

Antwoord:

De gevolgen van de klimaatverandering hebben een grote rol gespeeld in het maken van het Stedenbouwkundig Masterplan en bij de aparte studie naar het Maasterras als schuillocatie. Ook windhinder is daarbij bekeken. De voorkeursvariant – en in het verlengde daarvan de nieuwe stedenbouwkundige variant, is onderworpen aan een eerste windhindersimulatie. Daarbij bleek dat 1 toren teveel windhinder op maaiveld veroorzaakte. Daarom is deze toren verplaatst. Daarnaast is ook aangegeven dat bij het situeren van de ingang het van belang is om de meest voorkomende windrichting: zuidwesten als meest bepalend te beschouwen. Dit punt heeft er tevens toe geleid dat we opnieuw hebben gekeken naar de opstelling van losse torens en is geconcludeerd dat het beter is om de torens als onderdeel van de bouwblokken te beschouwen, dit zal worden meegenomen in de uitwerking die gedaan zal worden in de definitieve stedenbouwkundige plannen. Deze zullen dus beter moeten scoren op de windhinder dan de voorkeursvariant. Dit zal bij deze uitwerkingen door een uitgebreider windhinder onderzoek moeten worden aangetoond. In de planregels is dit ook geborgd in artikel 9.2.6 (windhinder en bezonning).

10. Gebrek aan duidelijke richtlijnen

Indiener zienswijze geeft aan dat het bestemmingsplan geen duidelijke richtlijnen bevat voor onder meer ontwikkelaars, architecten, ingenieursbureaus (anders dan het Bbl), vraagt zich af waarom de gemeente m.b.t. het aspect bouwen geen andere hulpbronnen heeft aangehaald en doet een suggestie de volgende bronnen te raadplegen:

<https://smart-cities-marketplace.ec.europa.eu/insights/smart-city-guidance-package>

<https://www.iso.org/committee/656967/x/catalogue/p/l/u/0/w/0/d/0>

<https://build-up.ec.europa.eu/en/home>

Antwoord:

In het bestemmingsplan zijn verschillende stedenbouwkundige randvoorwaarden opgenomen. Echter zal bij de nadere uitwerking die plaatsvindt na de vaststelling van het bestemmingsplan richtlijnen worden opgenomen in beeldkwaliteitplannen of andere documenten die voor een eventuele tender of bij de uitwerking in een publiek private samenwerking worden vastgesteld. De gemeente wil de basis en borging van de ruimtelijke kwaliteitsprincipes vastleggen in de bestemmingsplanregels maar kiest er bewust voor om niet te gedetailleerd zaken vast te leggen in regels zodat nieuwe innovatieve oplossingen niet worden uitgesloten. Het bestemmingsplan zegt vooral wat er gerealiseerd moet worden: bijvoorbeeld het percentage groenblauw maar laat de hoe-vraag graag over aan de ontwikkelende partijen. De werkwijze die bij smart-cities wordt omschreven: van lange termijn visie via intensief creatief proces naar definitief ontwerp en uitwerking hebben wij gevolgd door van Omgevingsvisie, naar Ontwikkelvisie naar parallel werken aan OER, stedenbouw en bestemmingsplan te gaan. De rest van de stappen worden genomen parallel en na vaststelling van het bestemmingsplan richting uitvoering. De ISO-normen die genoemd zijn op de link van de ISO en de gegevens op de website van de Build-up gaan in dit stadium te ver en zijn meer iets voor de uitvoering.

11. Warmtenet

Indiener zienswijze is van mening dat voor het Maasterras niet ingezet zou moeten worden op de beoogde warmtenetaansluiting, maar dat er gekozen moet worden voor de installatie van Heat & Cooling en heeft de volgende link ter inspiratie mee opgestuurd:

<https://ens.dk/en/our-responsibilities/global-cooperation/experiences-district-heating>

Indiener zienswijze benadrukt dat de verschillende suggesties die hij doet goed bedoeld zijn en dat hij o.b.v. de ontwikkelingen die hij ziet/heeft gezien in andere steden in Europa de gemeente probeert te stimuleren om tot goed beleid te komen.

Antwoord:

In Dordrecht streven we samen met de andere Drechtsteden naar warmteopties met de meest gunstige verhouding van kosten en baten. Dit zijn alle kosten en baten die we als samenleving maken voor een bepaalde warmteoptie, ongeacht wie deze betaalt. Deze kosten zijn in beeld gebracht door onder andere Stedin en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Een tweede afwegingscriterium is de CO₂-reductie dat een warmteoptie oplevert. Tenslotte is uit de Regionale Energiestrategie (RES 1.0) is bekend dat er een grote aanwezigheid van warmtebronnen is en tegelijkertijd dat de ruimte om duurzame elektriciteit op te wekken en de ruimte in de ondergrond voor nieuwe infrastructuur schaars is. De voorkeursvolgorde voor warmte uit de RES 1.0 houdt rekening met deze aspecten:

- 1. Direct te gebruiken warmte: dit is hoge temperatuur restwarmte uit de industrie of warmte vanuit diepe geothermie.*
- 2. Op te waarden warmte: dit is warmte uit ondiepe aardlagen of restwarmte uit een datacenter. Deze warmte moet nog worden opgewaardeerd met een warmtepomp. Dat verhoogt de vraag naar elektriciteit.*
- 3. Te maken warmte: dit is bijvoorbeeld groen gas of waterstof. Hiervan is onvoldoende beschikbaar en wat er beschikbaar is wordt ingezet in de industrie.*

Het Dordtse warmtenet is een zeer duurzaam warmtenet. Het wordt voor het grootste deel gevoed met warmte die vrijkomt bij slibverbranding (54%) en warmte die vrijkomt bij afvalverbranding (40%). Warmte die anders de lucht in zou gaan. Daarnaast is er een e-boiler, dit is een aardgasvrije back-up voor het opvangen van de piekvraag (3%). Deze warmtebronnen geven voldoende warmte om circa 40.000 woningequivalenten te voorzien van warmte. Een woning aangesloten op het warmtenet stoot tot 80% minder CO₂ uit ten opzichte van een woning die wordt verwarmd met een cv-ketel. Het Dordtse warmtenet is een hoog temperatuur net (90°C), dat in de komende jaren wordt omgebouwd naar een midden temperatuur net (70°C). De meeste bestaande woningen in Dordrecht kunnen hiervoor geschikt worden gemaakt door isolatie. Dat gebeurt gefaseerd. Voor nieuwbouw kan er lage temperatuur de woning in (50°C). Hiervoor geldt namelijk een hogere isolatiegraad.

Bij woningen is de vraag naar warmte groter dan de vraag naar koude. Al neemt de vraag naar koude of top-cooling wel toe, zeker in de bestaande bouw. Voor nieuwbouw moet worden voldaan aan de zogenaamde TOJuli eis uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). We hebben hierbij de voorkeur voor passief koelen door bijvoorbeeld buitenzonwering toe te passen. Dit kan bouwkundig worden opgelost. Actief koelen vergroot nog meer de vraag naar elektriciteit. En ook hier speelt een kosten-baten-afweging een grote rol. De investering in een apart koudenet lijkt maatschappelijk gezien niet uit te komen. Ook is er gewoonweg geen ruimte in de ondergrond.

De twee grootste verschillen met Denemarken zijn:

- a. de manier waarop de kosten voor het warmtenet worden doorberekend aan de afnemer. In Nederland bepaalt de Autoriteit Consument & Markt de maximale tarieven die een warmtebedrijf in rekening mag brengen. Deze is gebaseerd op het Niet-Meer-Dan-Anders-Principe: een klant die warmte afneemt is in principe niet duurder uit dan een klant die in een vergelijkbare situatie een cv-ketel gebruikt voor warmte. Iedere gebruiker van Dordrecht betaalt daardoor hetzelfde tarief per GJ afgenomen warmte. Overigens zit het warmtebedrijf in Dordrecht ruim onder die maximale tarieven.*
- b. en de rol van de overheid in het warmtenet. De rol van de overheid is in Nederland erg beperkt, de markt bepaalt en er mag, beperkt, rendement op de investering worden gehaald. Over beide onderwerpen wordt nu gesproken in het kader van de Wet collectieve Warmte die naar verwachting in 2025 in werking treedt.*

12. Gemengde huisvesting

De indiener geeft aan dat de gemeente veel land in eigendom heeft en vindt dat de gemeente zou moeten inzetten op sociale huisvesting voor alle inkomensgroepen.

Antwoord:

Zie voor een nadere toelichting de thematische beantwoording Woningbouwprogramma zoals opgenomen in de thematische beantwoording van deze nota (deel A).

13. Toegang tot informatie

De indiener vindt dat het in sommige gevallen erg lastig is om (duidelijke) informatie te vinden en stelt voor dat de gemeente zich zou moeten inspannen voor het opstarten van een pagina met toereikend nieuws over het project, een feedback kanaal en een plaats waar alle relevante details worden verzameld en geordend. Ter inspiratie van het voorgaande heeft de indiener de volgende link opgestuurd:

<https://eurocities.eu/goals/citizen-engagement/>

De websites doemeedordrecht.nl en de digitale nieuwsbrief gekoppeld aan de gemeentelijk website zijn een eerste aanzet tot informatievoorziening als bedoeld door de indiener van de zienswijzen. De komende jaren zal dit verder worden uitgebouwd. Het voorbeeld zoals genoemd in de zienswijze zal daarbij ter inspiratie worden meegenomen.

14. Overige punten

Belanghebbende heeft ook nog de volgende op- en aanmerkingen:

- Hij is te spreken over het handboek Nibo, maar geeft wel aan dat hij meer informatie nodig heeft. Hij stelt dat het Dordthuis nog niet af is en dat openbare informatie daarover moeilijk te vinden is.

Antwoord:

De uitwerking van het woongebied volgens de principes van het handboek NIBO zal komende jaren pas duidelijk worden, na selectie van marktpartijen. Bij die selectie zal behoud biodiversiteit een belangrijk toetsingscriterium zijn. Openbaarmaking zal plaatsvinden via de te verlenen omgevingsvergunningen.

- De toekomstige parkeerplaats aan de Weeskinderendijk is volgens belanghebbende te klein

Antwoord:

Zie hiervoor de (aangepaste) parkeerberekening opgenomen als bijlage bij het vastgestelde bestemmingsplan. Uit die berekening blijkt dat er zowel in de parkeerbehoefte uit de binnenstad als aan de parkeerbehoefte voor Maasterras wordt voldaan.

- Een te hoge concentratie van transport via het treinstation, waardoor de doorgang door en vervoer in de stad wordt bemoeilijkt

Antwoord:

De komende jaren zijn door het Rijk grote investeringen gepland voor de stationsomgeving en het vergroten van capaciteit van het spoor ten behoeve van de geplande citysprinter (hoogfrequent vervoer).

- Volgens belanghebbende lijkt het erop alsof documenten m.b.t. het Maasterras gebaseerd zijn ontwerpen van jaren geleden en daarom stelt hij opnieuw voor om de volgende link te bekijken om inspiratie op te doen omtrent het verbeteren van een stad:
<https://smart-cities-marketplace.ec.europa.eu/insights/smart-city-guidance-package>

Antwoord:

Zie onze reactie hiervoor. De plannen zijn niet gebaseerd op oudere ontwerpen maar op het integrale proces tussen het Stedenbouw en de OER, beiden als uitwerking van de vastgestelde Ontwikkelvisie uit 2021.

- In de bijlage "Bijlage Maatschappelijke voorzieningen Maasterras fase 2" staat vermeld dat Dordrecht op 31 januari 2023 in totaal 121.563 inwoners telde en dat er 1 of 2 huisartsplaatsen extra moeten komen naast de huisartsen die nodig zijn om de inwoners van het Maasterras te onderhouden. Verderop in de bijlage wordt vermeld dat Dordrecht in totaal 16 apotheken telt en dat dat inhoudt dat er voor 133.600 inwoners een apotheek beschikbaar is. Volgens belanghebbende worden er verschillende inwonersaantallen in de bijlage genoemd hetgeen hij een gebrek aan goede factchecking en het slecht gebruiken van data vindt.

Antwoord:

Er worden in beginsel geen verschillende inwoneraantallen genoemd. Op 31 januari 2023 telde Dordrecht 121.563 inwoners. Volgens de geldende gemiddelden van het aantal mensen dat gebruikmaakt van een apotheek hebben Dordtse apotheken genoeg capaciteit voor 133.600 mensen. Vandaar dat dit aantal genoemd wordt. Dit betekent niet dat Dordrecht zoveel inwoners telt, maar geeft aan hoeveel capaciteit de apotheken in Dordrecht theoretisch hebben.

- Belanghebbende is het ook niet eens met het feit dat in "Bijlage Maatschappelijke voorzieningen Maasterras fase 2" wordt verklaard dat een apotheek op het Maasterras niet noodzakelijk is en neemt in dat verband zijn eigen apotheek als voorbeeld, die volgens hem regelmatig wachtrijen van +/- 20 minuten bevat en te vaak erg druk is.

Antwoord:

Als gemeente hebben we gekeken naar de gemiddelden in Nederland en hoeveel capaciteit de apotheken zouden moeten hebben volgens deze gegevens. Het kan uiteraard zijn dat dit anders ervaren wordt. Vanuit de gemeente proberen we deze signalen op te pakken. Als gemeente willen we ook een evenredige verdeling van voorzieningen (en dus ook apotheken) over de stad. Het kan dus zijn dat we elders wel inzetten op een extra apotheek.

Zienswijze 11 (Bewoner Weeskinderdijk)

Ontvankelijkheid

De zienswijze d.d. 30 januari 2024 is op 30 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk

1. Indiener zienswijze wil niet verhuizen.

Bewoner heeft de woning in 2014 gekocht vanwege zijn financiële draagkracht en leeft nu vanwege de WVG in onzekerheid. Hij wil hier blijven wonen of een nieuwe plek toegewezen krijgen.

Antwoord:

De noodzaak om in Dordrecht voldoende woningen te bouwen maakt het ook noodzakelijk de woningen aan de Weeskinderdijk aan te kopen. Zie hiervoor de beantwoording in deel A van deze nota (thema bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost).

Wanneer een eigenaar aan de gemeente verkoopt zal een reële marktprijs worden geboden. Bij eerdere aanbiedingen van eigenaren in het plangebied is gebleken dat betreffende eigenaren een vergelijkbare woning hebben kunnen terugkopen. Aanvullend hierop heeft de gemeenteraad op 4 februari 2025 besloten om de woningen Weeskinderdijk-Oost waarop een voorkeursrecht rust, te verwerven op basis van een volledige schadeloosstelling. Daardoor kan de gemeente een hogere vergoeding aan de bewoners betalen.

Zienwijze 12 (Bewoners Weeskinderdijk)

De zienswijze heeft geen dagtekening maar is op 30 januari 2024 ontvangen en is dus ontvankelijk.

1. Indiener zienswijze wil zijn huis niet verkopen.

In de plannen van 2021 stonden de huizen op de Weeskinderdijk Oost nog buiten het plangebied. Bewoner heeft het huis in 2018 van de gemeente gekocht. Door de goed betaalbare hypotheek kan hij goed leven. Als de huizen moeten wijken kan hij zijn huidige levensstijl niet voortzetten.

Antwoord:

Wanneer een eigenaar aan de gemeente verkoopt zal een reële marktprijs worden geboden. Bij eerdere aanbiedingen van eigenaren in het plangebied is gebleken dat betreffende eigenaren een vergelijkbare woning hebben kunnen terugkopen. Aanvullend hierop heeft de gemeenteraad op 4 februari 2025 besloten om de woningen Weeskinderdijk-Oost waarop een voorkeursrecht rust, te verwerven op basis van een volledige schadeloosstelling. Daardoor kan de gemeente een hogere vergoeding aan de bewoners betalen.

2. Taxatie

Bewoner is nog niet klaar met klussen. Hoe kan er dan een eerlijke taxatie plaatsvinden?

Antwoord:

Investerings die zijn gedaan (en nog worden gedaan) zullen worden betrokken bij de taxatie van de woning bij aankoop.

3. Erfgoed

Huisjes Weeskinderdijk behoren volgens de plannen van de Spoorzone tot historisch erfgoed. In de plannen is niets terug te vinden over de geschiedenis van de dijkhuisjes.

Antwoord:

Bouwhistorisch onderzoek zal plaatsvinden voordat de woningen gesloopt kunnen worden. Dat is vastgelegd in de regels van het bestemmingsplan. Daarmee wordt minimaal geborgd dat de geschiedenis van de dijkhuisjes wordt vastgelegd.

4. Onderzoeksmethodes

Onderzoeksmethodes kloppen niet (zie ook zienswijze advocaat bewoners Weeskinderdijk)

Antwoord:

Alle onderzoeken zijn uitgevoerd door gerenommeerde adviesbureaus met veel expertise en ervaring. De onafhankelijke commissie m.e.r. heeft de onderzoeken die uitgevoerd zijn in het kader van de OER -en daarmee ook het ontwerpbestemmingsplan- betrokken bij haar advies aan de gemeenteraad. Niet gebleken is dat onderzoeksmethodes niet kloppen.

5. Eengezinswoningen

Er worden eengezinswoningen gebouwd op de plek van de eengezinswoningen die er nu al staan met als excuus dat er dan meer gebouwd kunnen worden.

Antwoord:

Het bouwen van meer woningen is een opgave die de gemeente heeft vastgelegd in de omgevingsvisie. Die opgave is noodzakelijk om de sociaal economisch positie van Dordrecht te versterken. De gemeente heeft hier een lastig afweging moeten maken. Zie voor een nadere toelichting op deze afweging deel A van deze nota (thema bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost).

6. Win- win situatie

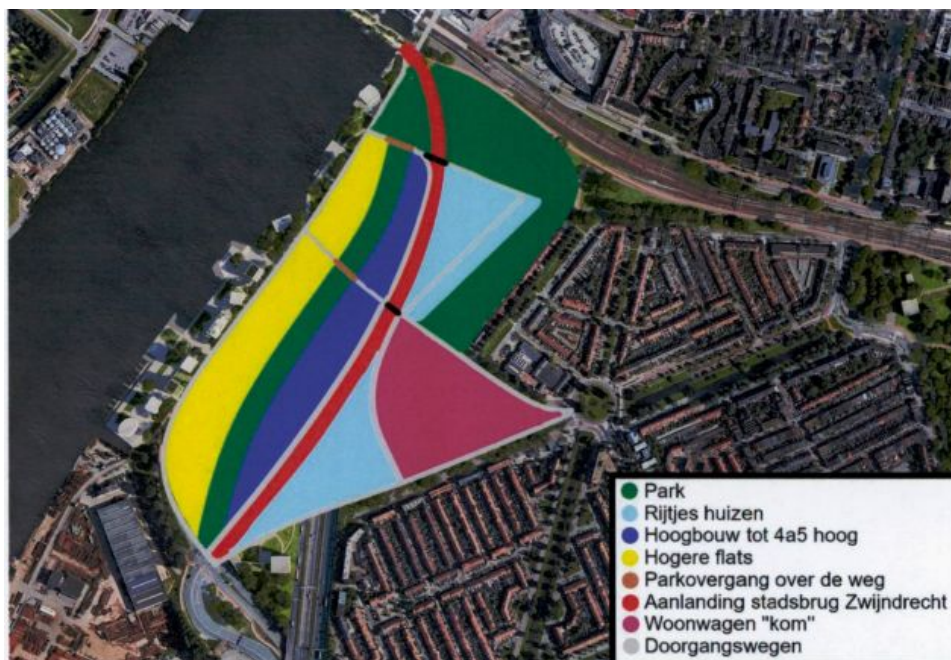
Mogelijkheid voor een win-win situatie als de huidige woonwagenbewoners op hun locatie mogen blijven en daar uit kunnen breiden, zodat een groei van woonwagenbewoners kan plaatsvinden.

Antwoord:

Ook op dit onderdeel is door de gemeenteraad de afweging gemaakt de woonwagens uit te plaatsen om daar meer woningen voor te kunnen terugbouwen. Zie voor een nadere toelichting op deze afweging deel A van deze nota (thema woonwagenlocatie).

7. Alternatief

Indiener zienswijze geeft een alternatief voor woningbouw, waarbij woningen Weeskinderendijk blijven staan en rijtjeshuizen over de A16 gebouwd worden en de huidige woonwagenlocatie uitgebreid wordt. Verder worden flats van 4 a 5 meter hoog naast de aanlanding van de Stadsbrug gesitueerd en hoogbouw aan de waterkant. Zie ook illustratie hieronder:



Antwoord:

Het volledig overkappen en het daarmee verlengen van de tunnel onder de Oude Maas is technisch niet haalbaar. Daarmee kan voorgestelde schets niet uitgevoerd worden. Daarnaast moet juist hogere bebouwing het geluid weren, met rijtjeshuizen is dat niet haalbaar. Bovenstaande opzet zou in ieder geval voor het gebied ten oosten van de aanlanding in strijd zijn met ons beleid op het gebied van geluid waarbij we trachten een gezonde leefomgeving te creëren.

8. Omvang stukken

Indiener zienswijze wil meegeven dat hij heel veel tijd en energie moet steken in het lezen van alle stukken; het is erg veel.

Antwoord:

Het bestemmingsplan met alle bijbehorende stukken is inderdaad veel tekst. Dat is voor een belangrijk deel onvermijdelijk omdat een goede besluitvorming vereist dat alle aspecten volledig bekeken en onderzocht zijn. We hebben geprobeerd al deze informatie behapbaar te maken door in hoofdstuk 2 van het bestemmingsplan per aspect de hoofdlijnen samen te vatten als het gaat om welke beleid hier geldt, welke onderzoeken zijn uitgevoerd en wat daarvan de resultaten zijn, welke keuze het gemeentebestuur heeft gemaakt en hoe dat juridisch is vertaald in het bestemmingsplan. Ook in de OER is een samenvatting opgenomen die moet helpen om alle informatie te doorgronden zonder eerst alle stukken door te lezen.

9. Omgang met bewoners

Indiener zienswijze vindt de manier van omgaan met de bewoners niet fatsoenlijk en heeft tot op heden geen gedragsverandering gezien vanuit het college.

Inmiddels zijn hierover afspraken gemaakt met de bewoners. De communicatie verloopt nu volgens deze afspraken. Zie voor een nadere toelichting de thematische beantwoording op de thema's proces en communicatie en thema bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost).

Zienswijze 13 (Bewoner Weeskinderdijk)

Ontvankelijkheid

De zienswijze d.d. 11 januari 2024 is op 11 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

Behandeling zienswijze

Allereerst wordt de zienswijze beschreven en vervolgens wordt de zienswijze (cursief) van een beantwoording voorzien.

1. Bewoonster wilt niet verhuizen

De bewoonster geeft te kennen dat ze in een mooi huis woont aan een rustige straat met een vrij uitzicht aan de voor- en achterzijde van haar woning en dat ze niet wilt verhuizen. Haar partner heeft het huis 5 jaar geleden als klushuis van de gemeente gekocht en is niet van plan om het aan de gemeente terug te verkopen. Verder maakt ze nog de kanttekening dat het concept bestemmingsplan Maasterras met alle bijlagen erbij overweldigend en niet behapbaar is voor haar als gewone burger, en dat haar advocaat ook nog een zienswijze zal indienen met een juridische inslag.

Antwoord:

De variant om in de plannen voor het Maasterras de woningen aan de Weeskinderdijk te behouden is uitgebreid onderzocht in de OER. Uit de OER blijkt dat alle varianten of alternatieven die voorzien in behoud van de woningen aan Weeskinderdijk Oost niet de kwaliteit voor het woongebied Maasterras opleveren die de gemeenteraad wenst.

*Om te voorkomen dat de woningen in handen zouden vallen van speculanten, is daarom voorkeursrecht gevestigd. De gemeente is zich ervan bewust dat dit een maatregel is die veel impact heeft, maar gezien de woningbouwopgave die er ligt was dit een keuze die gemaakt moest worden. Zie voor een nadere toelichting **deel A van deze nota**: de thematische beantwoording **bewonersvariant** behoud woningen Weeskinderdijk Oost*

Het bestemmingsplan met alle bijbehorende stukken is inderdaad veel tekst. Dat is voor een belangrijk deel onvermijdelijk omdat een goede besluitvorming door de gemeente vereist dat alle aspecten volledig bekeken en onderzocht zijn. We hebben geprobeerd al deze informatie behapbaar te maken door in hoofdstuk 2 van het bestemmingsplan per aspect de hoofdlijnen samen te vatten. Ook in de OER is een samenvatting opgenomen die moet helpen om alle informatie te doorgronden zonder eerst alle stukken door te lezen.

2. Levensvreugde aangetast

De bewoonster geeft aan dat ze, voordat de plannen van het Maasterras bekend waren, haar leven met haar vriend volledig had ingericht zoals zij dat prettig vonden met een fijn, goedkoop, klein huis met een hypotheek op basis van één inkomen. Ze werkten ook allebei fulltime, hadden een modaal inkomen en een auto voor de deur om ook op werk te kunnen komen en daarnaast hadden ze ook ruimte om te doen wat ze leuk vinden, zoals festivals te bezoeken, af en toe in de natuur een huisje te huren, nieuwe games te kopen voor de ontspanning in de avonden en het hele jaar door genoeg ruimte te hebben voor de zorg van hun naasten en huisdieren.

Volgens de bewoonster is haar rustige en zorgeloze leven enorm veranderd sinds er een voorkeursrecht is gevestigd op haar woning op basis van de Wet voorkeursrecht gemeenten. Sindsdien is ze naar eigen zeggen zo'n 15 tot 20 uur per week bezig met de Wet voorkeursrecht gemeenten (hierna: WVG) en het project Maasterras, onder andere omdat ze door het hele gebeuren veel in gesprek is met burens en politieke partijen, de administratie van haar advocaat bij moet houden, al het nieuws/alle ontwikkelingen rondom het Maasterras in de gaten moet houden en aanwezig is bij informatieavonden en commissie- en raadsvergaderingen

Antwoord:

De gemeente heeft met de vestiging van het Voorkeursrecht inderdaad een ingrijpend besluit moeten nemen dat voor bewoners grote gevolgen heeft in de persoonlijke situatie. Dat is geen besluit geweest dat licht is genomen.

Vanuit het publieke belang moest de gemeente dit besluit wel nemen. Dat neemt niet weg dat de gemeente hier ook een plicht heeft om de gevolgen van dit besluit op bestaande bewoners zo veel mogelijk te beperken. Wanneer een eigenaar aan de gemeente verkoopt zal een reële marktprijs worden geboden. Bij eerdere aanbiedingen van eigenaren in het plangebied is gebleken dat betreffende eigenaren een vergelijkbare woning hebben kunnen terugkopen. Investerings in de woningen worden meegenomen in de prijs die de gemeente aan bewoners betaald.

3. Financiële zorgen

Ook maakt de bewoonster zich in financieel opzicht zorgen over haar huidige situatie en de toekomst, aangezien ze nu al hoge kosten maakt vanwege de juridische bijstand die ze nodig heeft in de huidige procedure. De kosten voor die juridische hulp lopen volgens haar hoog op, o.a. omdat haar advocaat vele uren nodig heeft om het bestemmingsplan Maasterras door te nemen, volgens de bewoonster een zeer omvangrijk plan met bijlagen van meer dan 310.000 woorden. De bewoonster heeft geen rechtsbijstandverzekering, waardoor de eerdergenoemde kosten nu al een maandelijkse extra last vormen voor haar en vele van haar burens.

Bewoonster stelt ook dat het huis, voordat ze het kocht, erg lang niet was onderhouden door de gemeente, waardoor er veel onderhoud en renovaties nodig waren. De bewoonster geeft aan dat er de afgelopen jaren veel is geklust aan haar huis en dat veel onzichtbare gebreken zijn opgelost, maar dat nog lang niet alles is vernieuwd of opgeknapt. Dat heeft als gevolg dat de bewoonster en haar vriend een veel lagere koopsom voor hun huis zouden krijgen als ze hun huis zouden moeten verkopen vanwege het project Maasterras, omdat het huis lager getaxeerd zou worden vanwege het feit dat er nog de nodige opknappwerkzaamheden aan het huis moeten plaatsvinden.

De bewoonster voegt daar nog aan toe dat er in Dordrecht geen vergelijkbare huizen meer zijn, dat de huizen duurder zijn geworden en dat een huis op basis van één inkomen kopen, zoals ze nu heeft kunnen doen, met de huidige hypotheekregelingen bijna niet meer mogelijk is. Volgens de bewoonster betekent verhuizen voor haar vriend en haar concreet

dat ze de rest van hun leven geconfronteerd zullen worden met hogere vaste lasten en een minder financiële zekerheid in de toekomst. Er zal voor haar vriend en haar dan minder snel ruimte zijn om minder te gaan werken of om nog rond te komen als ze eenmaal de pensioengerechtigde leeftijd hebben bereikt. De bewoonster vindt dan ook dat de gemeente haar haar vrijheid, zekerheid en rust ontnemt met ingrijpende en volgens haar pretentieuze plannen. Ze benadrukt dat ze niet wilt verhuizen en dat ze graag haar leven wilt hervatten op de wijze waarop ze deze had ingericht.

Wanneer een eigenaar aan de gemeente verkoopt zal een reële marktprijs worden geboden. Bij eerdere aanbiedingen van eigenaren in het plangebied is gebleken dat betreffende eigenaren een vergelijkbare woning hebben kunnen terugkopen. Aanvullend hierop heeft de gemeenteraad op 4 februari 2025 besloten om de woningen Weeskinderdijk-Oost waarop een voorkeursrecht rust, te verwerven op basis van een volledige schadeloosstelling. Daardoor kan de gemeente een hogere vergoeding aan de bewoners betalen.

4. Gedrag college van B&W en ambtenaren

Een volgend punt van kritiek is de houding van het college van B&W en ambtenaren. De bewoonster vindt dat zij en anderen tijdens een informatieavond in september 2023 erg respectloos zijn behandeld en verder vond ze de informatie die schriftelijk werd verstrekt moeilijk te begrijpen en onvolledig.

De bewoonster doet verder ook nog haar beklag over de volgende punten:

- Het college reageert niet op vragen om hulp en er wordt niet geluisterd naar geuite zorgen
- Vragen die aan het college worden gesteld worden niet of onvolledig beantwoord. Als voorbeeld noemt de bewoonster een vraag die ze heeft over een nulmeting, die mogelijk zal plaatsvinden wegens de sloop van loodsen achter de huizen van de bewoners van de Weeskinderdijk. De bewoonster heeft in september de vraag gesteld hoe, in het geval van schade aan o.a. haar huis, bepaald kan worden waar de schade door is ontstaan, als het huis vooraf alleen gemeten is door wat foto's te nemen, geen scheur- en/of hoogtemeters te plaatsen, maar alleen trilling meters. Deze vraag was voor haar ook van belang in het kader van de juridische afwikkeling als deze situatie zich voordoet. Deze vraag is volgens de bewoonster tot op heden nog steeds niet beantwoord, terwijl de sloop al wel is begonnen en de bewoonster naar eigen zeggen al een aantal keer voelbaar trillingen heeft ervaren.
- Informatieavonden leveren geen (bruikbare) informatie op. Als voorbeeld noemt de bewoonster de informatieavond van 7 december 2023, waarop wethouder Burggraaf niet aanwezig was (hetgeen de bewoonster hem kwalijk neemt). In plaats daarvan konden de bewoners van de Weeskinderdijk met hun vragen alleen terecht bij enkel aanwezige opdrachtnemers, die volgens de bewoonster niet in staat waren om de vragen van de bewoners van de Weeskinderdijk te beantwoorden. De bewoonster vermeldt dat de sfeer voor de rest ook ijskoud en grimmig. De enige persoon die volgens de bewoonster namens de gemeente aanwezig was, was een projectleider, die aangegeven zou hebben dat er niemand antwoord kon geven op de vraag die de bewoonster al sinds september 2023 gesteld had over de nulmeting en eventuele schade aan o.a. haar huis (zie hierboven).
- Sommige projectleiders trekken een ongeïnteresseerde en zelfs bijna geïrriteerde blik bij het zien van bewoners van de Weeskinderdijk en het horen van hun vragen over wat er nu echt speelt. Meerdere keren hebben de bewoners van de Weeskinderdijk verzocht om op de hoogte gehouden te worden wanneer er dingen worden besproken die hun aangaan, maar volgens de bewoonster gebeurt dat herhaaldelijk niet of pas op het allerlaatste moment, zelfs wanneer bepaalde dingen al veel langer bekend zijn. Wanneer zij als burgers één moment niet scherp zijn en niet reageren (zoals bij de bekendmaking van de OER in 2021 toen zij nog helemaal niet ervan op de hoogte waren dat zij betrokken waren in de plannen) wordt dat later tegen hun gebruikt en wordt er aangegeven dat ze instemmen met plannen als we niet (tijdig) reageren.
- Wethouder Burggraaf heeft volgens de bewoonster tot nu toe als hoofdverantwoordelijke niet laten blijken dat de bewoners van de Weeskinderdijk ook maar enige waarde hebben en ook aan veelgebruikte termen zoals

communicatie, participatie en empathie wordt in de praktijk volgens haar weinig uitvoer gegeven door het college.

- Ook is de bewoonster niet te spreken over het feit dat wethouder Burggraaf een paar dagen na de informatieavond op 7 december een e-mail heeft verstuurd naar de bewoners van de Weeskinderdijk, waarin hij verzocht om gesprekken op basis van wederzijds respect te laten plaatsvinden. In het e-mailbericht geeft hij aan dat de wijze is waarop hij de bewoners van de Weeskinderdijk benadert, dat hij dat verlangt van de medewerkers van de gemeente en dat hij hetzelfde vraagt van de bewoners richting de medewerkers. De bewoonster is niet blij met deze bewoordingen, omdat zij vindt dat de bewoners van de Weeskinderdijk juist maanden slecht en respectloos zijn behandeld door het college gezien o.a. de punten die hierboven zijn benoemd. De bewoonster geeft aan dat ze het respect van haar kant niet meer kan opbrengen na maanden te hebben gevochten tegen respectloos gedrag van de gemeente en vind dit dan ook niet het moment dat de wethouder respect moet eisen, maar juist het moment dat de gemeente en hij hard hun best moeten doen om het respect weer terug te winnen. Ze vraagt aan het college de bewoners van de Weeskinderdijk, het woonwagencamp en alle andere belanghebbenden ook menselijk te behandelen.

Antwoord:

- *De gemeente erkent dat het proces en de communicatie niet goed zijn aangepakt. De gemeente heeft dat niet goed ingeschat.*
- *Vraag nulmeting: alle vragen van bewoners waaronder die van de nulmeting zijn inmiddels geïnventariseerd en beantwoord tijdens de bewonersbijeenkomsten vanaf 4 juli 2024*
- *Informatieavond 7 december: afwezigheid wethouder waardoor vragen niet beantwoord konden worden. Dit is besproken in het overleg van 30 januari 2024, het gesprek met de wethouder. Inmiddels zijn afspraken gemaakt om vragen van bewoner sneller en beter te beantwoorden.*
- *Blik van projectleiders: ongeïnteresseerd: van desinteresse of irritatie is allerm minst sprake.*
- *Informatievoorziening/op de hoogte houden: de gemeente heeft na een gesprek met de indiener beterschap beloofd en is die afspraak nagekomen.*
- *Niet scherp zijn: het feit dat bewoners niet gereageerd hebben op de eerste plannen bij het startdocument van de OER, wordt door de gemeente op geen enkele manier gezien als een vorm van instemming met de plannen. Pas vanaf september 2023 was voor het eerst openbaar bekend dat er een voornemen was de woningen van de Weeskinderen te slopen ten behoeve van de woningbouwontwikkeling.*
- *Geen waarde aan woorden van de wethouder zoals communicatie, participatie en empathie: inmiddels is invulling gegeven aan de woorden van de wethouder, de communicatie is op diverse onderdelen verbeterd, onder andere met de aanstelling van een omgevingsmanager. Naar ons oordeel verloopt de communicatie nu volgens afspraak.*
- *Email wethouder 7 december. Zie het antwoord hiervoor.*

5. Grootte woningen Maasterras

In het stedenbouwkundig plan inzake het Maasterras (van Mecanoo) is op p. 66 aangegeven dat er voor het project Maasterras wordt uitgegaan van een gemiddelde woonoppervlakte van 100 m². De indiener van de zienswijze vindt dat erg groot. Ze is van mening dat in deze tijden, waarin er wordt ingezet op verdichting in de stad met een schaarste aan ruimte en een woningnood, er ook gekeken kan worden naar de woonruimte die echt nodig is voor alleenstaanden of een gezin. Kijkend naar de woningen waarin ze vroeger zelf heeft gewoond (variërend van 35m² t/m 90m²), schat ze in dat woningen van 90m² al hele grote eengezinswoningen zijn, die ruim zat zijn voor 2 à 3 ouders en 2 à 3 kinderen.

Antwoord:

In de Voorkeursvariant is ervoor gekozen om te rekenen met 1 gemiddelde maat van de woning van 100m² BVO. BVO staat voor Bruto Vloer Oppervlak. Dat betekent dat dit een optelsom is van alle m², dus ook die van de hal, het trappenhuis, de berging, het containerhok, de fietsenstalling etc. Afhankelijk van het type woning houd je dan een lager GO, Gebruiksvloer Oppervlak over. Bij appartementen waarbij je liften, stallingen,

afvalruimtes, galerijen of portieken en fietsenbergingen moet maken houdt je dan grofweg een woning over van gemiddeld 70 m², of een rijwoning van 85m² (want voor een rijwoning hoef je geen afvalruimte of lift te maken). Daarbij is het een gemiddelde dus kan je bijvoorbeeld voor de helft woningen van 70 m² GO maken en de andere helft 130 m². Of welke andere verdeling dan ook.

6. Verdeling sociale huurwoningen, middenhuur, duurdere huurwoningen en betaalbare koopwoningen

De bewoonster is tevens kritisch op verdeling van sociale huurwoningen (18,8%), middenhuur (5%), duurdere huurwoningen (45%) en betaalbare koopwoningen (31,2%) op het Maasterras. Ze verwijst daarbij ook naar de plannen van de provincie Zuid-Holland ("Afspraken woningbouw Zuid-Holland 2022-2030), waarin de wens wordt uitgesproken om 2/3^e van de woningen betaalbaar te maken wat volgens de bewoonster betekent dat er 33,3% aan sociale huurwoningen, 33,3% aan betaalbare woningen en 33,3% aan duurdere woningen gerealiseerd moeten worden. Het feit dat bij het Maasterras ervoor gekozen is om 18,8% aan sociale huurwoningen te maken, brengt volgens haar met zich mee dat bij het volgende project het aantal sociale huurwoningen tot 33% aangevuld moet worden en dat er dan opeens een wijk moet komen met bijna 50% sociale huurwoningen om de verdeling die is gemaakt met het Maasterras te compenseren.

Bewoonster stelt zich op het standpunt dat het juist de bedoeling is om alle soorten woningen en bevolkingsgroepen te spreiden in plaats van dit te centreren in één wijk. Als er nu voor gekozen wordt om op het Maasterras minder sociale huurwoningen te bouwen, zullen daar volgens haar in de toekomst problemen door ontstaan en ze stelt dat dat geen duurzame oplossing is.

Verder kaart ze ook aan dat ze in de percentages helemaal geen dure koopwoningen ziet. Ze vraagt zich af of alle penthouses en andere dure grote woningen alleen verhuurd worden, of er geen mogelijkheid meer is tot privé eigendom in de hogere inkomensklassen en of er wel de vraag is naar huur i.p.v. koop onder mensen met hogere inkomens. De bewoonster stelt deze vragen, omdat ze het jammer zou vinden als straks 45% van de woningen op het Maasterras leeg zou blijven staan wegens een tekort aan mensen die in de woningen zouden willen en/of kunnen wonen.

Antwoord:

In het bestemmingsplan is het volgende opgenomen: minimaal 18,8% sociale huur; minimaal 5% middenhuur; en minimaal 31,2 % betaalbare koop. Dan blijft 45% over voor andere categorieën waaronder duurdere koop en/of huur. De invulling van de 45% sluit aan op de ambitie in het coalitieakkoord om ook voldoende ruimte te bieden aan duurdere woningen ter versterking van de sociaal economische positie van Dordrecht. Mocht in de toekomst toch meer behoefte zijn aan betaalbare woningen dat biedt het bestemmingsplan daar al ruimte voor.

In de staat van wijzigingen zijn deze percentages nog iets bijgesteld tot 20% sociale huur en 30% betaalbare om nog iets meer prioriteit te geven aan deze doelgroep .

7. Betaalbare woningen

De bewoonster heeft ook haar vraagtekens bij de norm die gehanteerd wordt voor betaalbare woningen (€355.000,-). De bewoonster stelt dat je voor woningen van dat bedrag grofweg maandelijks een hypotheekbetaling van €1600,- zou moeten verrichten en vindt dat dat voor mensen met een normaal, modaal inkomen niet betaalbaar is. Ze is dan ook van mening dat de gemiddelde Dordtenaar de woningen op het Maasterras niet kan veroorloven, dat de woningen uiteindelijk bewoond zullen gaan worden door "rijke import Dordtenaren", dat de gemiddelde Dordtenaar vast zal blijven zitten in de huidige woningnood en uiteindelijk zal uitwijken naar buurgemeentes waar de woningen nog wel betaalbaar zijn.

Zoals eerder aangegeven onder punt 5 vindt de bewoonster de gemiddelde woonoppervlakte van 100 m² die wordt aangehouden voor het project Maasterras veel te groot. Als er dan 44 betaalbare woningen worden weggehaald voor, volgens de bewoonster, duidelijk minder betaalbare woningen waar uiteindelijk minder mensen kunnen wonen,

voelt dat voor haar als het normale volk “wegjagen” naar nabijgelegen gemeenten, zo stelt ze.

De bewoonster geeft dat ze begrijpt dat er gebouwd moet worden, omdat er een woningnood is, maar volgens haar is er vooral een tekort aan betaalbare woningen alsmede sociale huurwoningen en is dat een probleem dat snel opgelost moet worden. Ze vindt dan ook dat bij het project Maasterras de aandacht gevestigd moet zijn op de vraag wat betaalbaar is.

Antwoord:

Het Maasterras wordt mede ontwikkeld om binnen de gemeente de woningnood weg te nemen door voldoende betaalbare woningen te bouwen. In het bestemmingsplan is de eis opgenomen dat meer dan 50% van de woningen betaalbaar moeten zijn. De grens wat nog onder betaalbaar wordt verstaan is wettelijk bepaald. Dat betreft een maximale grens waar de gemeente geen invloed op heeft maar waar wel ruimte is om woningen met prijzen onder deze grens te bouwen.

In samenwerking met de marktpartijen willen we komen tot een aanbod van nieuwe woningen die voor alle doelgroepen betaalbare woningen gaan opleveren.

8. Behoud woning i.v.m. cultuurhistorische waarde

De indienster van de zienswijze verwijst verder ook nog naar p. 24 van het startdocument Maasterras van 11 oktober 2022 waarin het volgende staat:

"Impact op de (mogelijk) aanwezige historische waarden (archeologische en cultuurhistorische waarden) en de mogelijkheden om deze in te passen (beleefbaar te maken) in de ontwikkeling. Behoud en waar mogelijk versterking van cultuurhistorische waarden."

De indienster geeft aan dat in datzelfde stuk ook nog werd aangegeven dat haar huis behouden zou blijven en dat ook in 2021 is gezegd dat haar woning behouden zou blijven worden i.v.m. het stadszicht en het cultuurhistorische belang. Ze geeft aan dat het haar dan ook niet duidelijk is waarom haar huis nu opeens niet meer van cultuurhistorisch belang zou zijn en niet meer zou bijdragen aan een mooi stadszicht (aangezien nu het voornemen bestaat om haar woning te slopen). Ook geeft ze aan dat ze in het concept bestemmingsplan het historisch onderzoek naar de woningen op de Weeskinderendijk-Oost mist.

De indienster verwijst verder ook nog naar een bijlage bij het bestemmingsplan dat volledig gericht is op een bouwhistorisch onderzoek naar de houtzagerij op de Weeskinderendijk 213 en geeft aan dat uit dat onderzoek blijkt dat het kantoor van de zagerij van na 1938 is en de zagerij van na 1948, terwijl haar huis er al sinds 1930 staat. Ook stelt ze dat in het eerdergenoemde bouwhistorisch onderzoek de gehele Weeskinderendijk niet is meegenomen.

De indienster geeft aan dat ze de woonplaats van de arbeiders van de zagerij niet terug kan vinden in het bestemmingsplan, terwijl dat deel van het historische onderzoek de culturele waarde van de woningen op de Weeskinderendijk is. Daarbij refereert ze ook nog naar het feit dat het bestemmingsplan een bouwhistorisch onderzoek voorschrijft als het voornemen bestaat om een woning met cultuurhistorische waarde te slopen.

Antwoord:

De woningen aan de Weeskinderendijk Oost zijn inderdaad deels aangewezen als cultuurhistorisch waardevol. Deze woningen zijn inderdaad ouder dan de fabriek en het kantoor. Er was weliswaar al langer een houthandel op deze locatie, maar kantoor en fabriek zijn ver- en herbouwd in 1938 en 1948. De woningen zijn uit 1919 en 1930, architect vooralsnog onbekend. Binnen het plangebied is de gehele Weeskinderendijk onderdeel van de oorspronkelijke dijkstructuur van het Eiland aangemerkt. Deze dijkstructuur is van cultuurhistorische waarde en behoudenswaardig.

In het bestemmingsplan hebben ook de woningen een aanduiding 'cultuurhistorische waarde' gekregen. Wij hebben vorig jaar bouwhistorisch onderzoek laten doen naar het

kantoor en de fabriek. Afspraak was dat de huizen in een later stadium onderzocht zouden worden. Dat verplicht de eigenaar om bij sloop eerst een bouwhistorisch onderzoek uit te voeren zodat de cultuurhistorische waarde goed gedocumenteerd wordt ten behoeve van de geschiedschrijving van Dordrecht. De waarde van de panden is niet zodanig dat de gemeente sloop wil voorkomen. In dat geval had de aanwijzing tot gemeentelijk monument moeten plaatsvinden. Deze beleidslijn ten aanzien van panden met cultuurhistorische waarden geldt niet alleen voor het plangebied maar wordt voor de hele gemeente gehanteerd.

Dit betekent dat net als bij de houtzagerij de verplichting bestaat een bouwhistorisch onderzoek te verrichten voordat sloop gaat plaatsvinden. Wij hebben er voor gekozen te wachten met dit onderzoek zolang de woningen nog bewoond worden. Dit onderzoek zal dus later plaatsvinden.

Anders dan bij de houtzagerij kan daarbij niet meer de afweging worden gemaakt of het mogelijk is de aanwezige waarden te behouden aangezien het bestemmingsplan geen uitvoering van het plan mogelijk maakt waarbij de woningen behouden kunnen blijven.

De vraag of de arbeiders van de zagerij oorspronkelijk ook woonden in de woningen aan de Weeskinderendijk maakt dat niet anders.

9. Flora & fauna

Vleermuisonderzoek

In haar zienswijze geeft de bewoonster ook te kennen dat ze zich niet kan vinden in de onderzoeken die zijn gedaan naar vleermuizen en vogels in de omgeving van het Maasterras. Dat heeft ten eerste te maken met het feit dat het onderzoek naar de vleermuizen heeft bestaan uit twee veldbezoeken (één in de zomer en één in de nazomer), die door één ecooloog zijn gedaan. De deelgebieden waar die veldbezoeken hebben plaatsgevonden zijn in het onderzoek aangeduid als plot M1 t/m plot M8. Bewoonster zegt dat ze dagelijks en het hele jaar met wandelt in de gebieden plot M1, M3, M4 en M5, en dat ze tijdens haar wandelingen (maar ook regelmatig in haar achtertuin) vaak vleermuizen ziet vliegen en veel vleermuisactiviteit waarneemt. Ze vraagt zich af of 2 veldonderzoeken door één ecooloog een duidelijk beeld geeft over de vleermuisactiviteit in de omgeving.

Vogelonderzoek

Ook trekt de bewoonster de resultaten van huismuswaarnemingen van 12 april 2023, 25 april 2023 en 10 mei 2023 in het plangebied Maasterras in twijfel. Behoudens slecht weer zit volgens de bewoonster haar achtertuin en de wildgroei daarachter dagelijks vol met vogels (met name mussen). Ter illustratie heeft de bewoonster in haar zienswijze (op p. 19 en 20) foto's opgenomen van mussen in haar achtertuin.

In het onderzoek wordt aangegeven dat de vogelsoort de gele kwikstaart niet is waargenomen in het plangebied. De bewoonster geeft aan dat het lastig is om de gele kwikstaart te kunnen fotograferen, omdat deze vogel te snel en te beweeglijk is om er (goede) foto's van te kunnen maken, maar de bewoonster beweert dat haar partner, een aantal burens en zij de gele kwikstaart wel hebben gezien in hun buurt.

Ze verklaart verder dat er in haar wijk ook nog de volgende vogelsoorten te vinden zijn: spreeuwen (zie de foto op p. 22 van de zienswijze), koolmeesjes en merels. Ze benadrukt dat spreeuwen en koolmeesjes bescherming genieten op grond van de Europese vogelrichtlijn.

Verder geeft de bewoonster ook aan de grote bonte specht en sperwer als achtertuindieren te houden (ze heeft daar ook foto's van toegevoegd op p. 21 van haar zienswijze). Deze vogelsoorten zijn niet meegenomen in het vogelonderzoek, maar zijn volgens de bewoonster wel belangrijk. Als reden daarvoor voert de bewoonster aan dat de grote bonte specht wordt beschermd op basis van de Europese vogelrichtlijnen, terwijl de sperwer op de oranje lijst staat.

Overige aanwezige diersoorten

Tot slot verklaart de bewoonster dat er in de buurt ook nog andere dieren worden gespot zoals een vossenburcht, een bunzing en egels (tijdens het egelseizoen). De bewoonster geeft aan dat ook egels beschermde dieren zijn binnen de Wet Natuurbescherming (nu de Omgevingswet).

De bewoonster betwijfelt of de biodiversiteit beschermd en bevorderd kan worden, zoals in het bestemmingsplan wordt geopperd, als er (zoals door de bewoonster wordt gezegd) niet eens goed onderzoek wordt gedaan naar hoe breed de biodiversiteit in het plangebied is.

Antwoord:

In het voorjaar van 2024 is aanvullend ecologisch onderzoek opgestart. De resultaten hiervan laten zien dat voor de woningen aan de Weeskinderendijk alleen een ontheffing moet worden aangevraagd voor de huismus en de gewone dwergvleermuis als niet aan de voorzorgmaatregelen kan worden voldaan. De toelichting van het bestemmingsplan wordt op dit onderdeel aangevuld met de laatste onderzoeken. Dit onderzoek is als bijlage bij deze nota opgenomen.

10. Memo financiële haalbaarheid Maasterras

In haar zienswijze laat de bewoonster zich ook uit over het door de gemeente gepubliceerde document "Memo financiële haalbaarheid Maasterras". Ze meent uit de memo te kunnen afleiden dat de gemeente alle partijen die woonachting/gevestigd zijn in het gebied waar het Maasterras moet komen ertoe wil aanzetten het gebied te verlaten, en dat de gemeente de kosten die daarbij komen kijken vervolgens ook bij die partijen wilt neerleggen. Als voorbeeld noemt ze de volgende punten uit de memo:

- Op pagina 2 staat dat de eventuele fiets/voetgangerstunnel op de Hoge Bakstraat niet is opgenomen in de begroting
- Op pagina 2 staat ook dat de kosten en opbrengsten van de parkeerhubs zijn meegenomen in het project
- Op pagina 3 staat dat het verwijderen van de brug voor rekening van Rijkswaterstaat valt, waarna men de grond onder de brug voor één euro zal verkopen
- Prorail moet, ook op eigen kosten, zelf haar bedrijfsterrein opschonen en elders een nieuw plekje opbouwen

De bewoonster kan zich niet vinden in het hierboven beschreven uitgangspunt van de gemeente. Dat de bovenstaande kosten niet zijn opgenomen in de begroting brengt volgens de bewoonster als risico met zich mee dat er in een later stadium onvoorziene kosten zullen ontstaan in het project Maasterras. De bewoonster geeft aan dat ze, als belastingbetaler, geen rooskleurige memo over het financiële plaatje rondom het project Maasterras wilt ontvangen, maar een eerlijk, realistisch en betaalbaar plan.

Antwoord:

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan wordt door de raad ook een grondexploitatie vastgesteld die aantoont dat het plan financieel uitvoerbaar is.

11. Woonwagenkamp

De indienster van de zienswijze gaat in haar zienswijze ook in op het feit dat als het gevolg van het project Maasterras ook de bewoners van het woonwagenkamp aan de Brandts Buysstraat zullen moeten uitwijken. Ze brengt als kritiekpunt naar voren dat die bewoners de afgelopen decennia naar verschillende plekken zijn verplaatst, opgesplitst en opnieuw verplaatst. Enkele jaren geleden hebben de bewoners van het kamp zich kunnen vestigen op de locatie aan de Brandts Buysstraat en volgens de indienster van de zienswijze is toen aan hen verteld dat ze daar konden blijven staan. Ze er niet over te spreken dat de woonwagenkampbewoners nu wederom gedwongen worden om te verhuizen.

De indienster vindt dat de bewoners van het kamp en hun woningen/woonwagens puur als objecten gezien worden, en dat er weinig tot geen respect is voor hun cultuur en levenswijze. Ze benadrukt stellig dat iedereen recht heeft op (bestaans)zekerheid, waaronder ook de bewoners van het woonwagenkamp, en vindt dat de bewoners tevens recht hebben op uitbreiding van standplaatsen.

Zie voor een nadere toelichting deel A van deze nota op het thema woonwagenlocatie.

12. Geluidsonderzoek

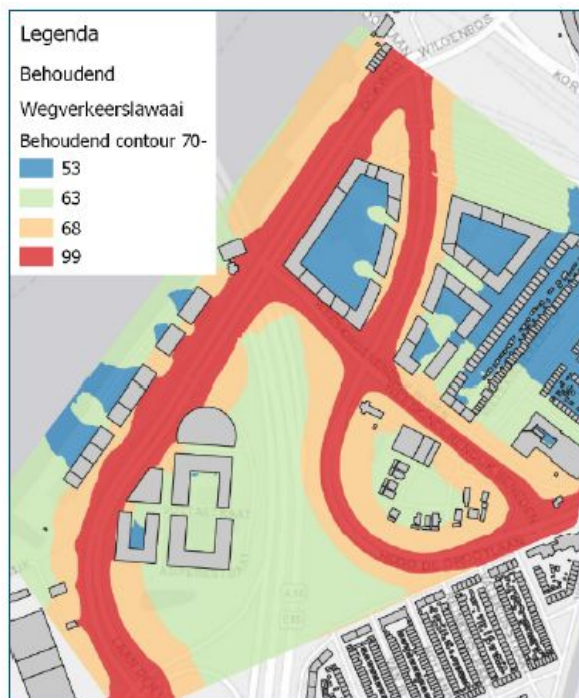
De bewoonster heeft zich in haar zienswijze ook uitgelaten over bijlage 14 bij het plan Maasterras dat betrekking heeft op een geluidsonderzoek. De bewoonster geeft aan dat er

volgens die bijlage sprake is van veel geluidsoverlast in de buurt Weeskinderendijk, maar verklaart dat ze dat zelf helemaal nooit zo heeft ervaren in al die tijd sinds ze aan de Weeskinderendijk woont. Ze geeft aan dat het in de buurt erg stil is en dat in de meeste delen van de wijk wel het geruis van de stad, een trein of brandweerauto te horen is, maar dat dat nou eenmaal gewoon zo als je in de stad woont. Ze snapt dan ook niet waarom, o.a. vanwege het geluid en de overlast, de hele brug weggehaald moet worden.

De bewoonster verwijst naar Sliedrecht en de oplossing die ze daar hebben gevonden tegen de geluidsoverlast van de A15 (een snelweg die in haar optiek veel meer geluidsoverlast met zich meebrengt dan de stadsbrug). De bewoonster geeft aan dat er in Baanhoek-West in Sliedrecht, aan de Monteverdistraat en aan een deel van de Rondo, enkele huizen dusdanig zijn gebouwd dat er geen geluid en fijnstof van de snelweg de huizen binnenkomt. Ze vraagt zich af waarom er ook niet voor een dergelijke oplossing wordt gekozen in het bestemmingsplan Maasterras, ook vanuit het oogpunt van haalbaarheid.

Antwoord:

Onderstaand plaatje laat zien dat het geluid van de Stadsbrug op korte afstand hoger is dan we als gemeente acceptabel vinden. Op grotere afstand, zoals ter plaatse van de Weeskinderendijk, wordt het geluid minder en is wel sprake van een acceptabel geluidsniveau. Dit plaatje laat daarmee zien dat de Stadsbrug de bouw van voldoende woningen belemmert.



(Bron: OER pagina 118).

13. Aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van de stad

In het bestemmingsplan geeft de gemeente aan een paar doelen te willen bereiken, waaronder het aantrekkelijk, bereikbaar en gezond maken van de stad. Deze punten worden als prioriteiten benoemd in het plan. Belanghebbende uit sterke twijfels of de bereikbaarheid van de stad wel wordt bevorderd als grote doorstroomwegen worden afgesloten zonder dat er alternatieven worden geboden. Ze stelt de vraag of automobilisten, na de realisatie van het project Maasterras, alleen nog maar via de N3 de A16 op zullen kunnen rijden op het moment dat een afrit naar de A16 verdwijnt en het ook niet meer toegestaan zal zijn om met de auto over de brug te rijden. Ze geeft aan dat de stad niet als aantrekkelijk beschouwd kan worden als ze een halfuur bezig moet zijn om de stad te verlaten op weg naar (bijvoorbeeld) haar werk.

De oplossing voor de bovenstaande problematiek is volgens de bewoonster niet om mensen te proberen te motiveren om op de fiets te stappen en de trein te pakken, omdat het aantal automobilisten al jarenlang groeit, hetgeen volgens haar betekent dat de gemiddelde Nederlander en Dordtenaar met de auto naar zijn werk wilt, en niet eerst 10 minuten wilt lopen naar een HUB.

Antwoord:

In de opgestelde OER is een beoordelingskader ontwikkeld om te kunnen bepalen hoe het plan, en alle alternatieven daarop, scoort ten opzichte van de doelen zoals de aantrekkelijk stad. Op autobereikbaarheid scoort het ontwerpbestemmingsplan inderdaad niet optimaal en zijn er oplossingen denkbaar die beter scoren. De OER laat echter zien dat per saldo, als het gaat om de score op alle doelen, de voorkeursvariant uit het ontwerpbestemmingsplan de beste score oplevert. Bij het omzetten van de voorkeursvariant naar de nieuwe stedenbouwkundige variant is steeds gezocht naar behoud van zoveel mogelijk omgevingskwaliteit op basis van het beoordelingskader.

14. Gezondheid

De bewoonster geeft aan dat de grond waarop het Maasterras gebouwd moet worden vervuild is en kan zich niet vinden in de manier waarop de gemeente daarmee omgaat (volgens haar de beslissing om de vervuilde grond met rust te laten/niet te saneren en er zand overheen te leggen). Dat roept bij haar de volgende vragen op:

- Hoe de grond met rust gelaten kan worden als er hoogbouw gepland staat en er maar één meter diep geheid kan worden
- Wat het heien doet met de vervuilde grond en het grondwater
- Of een verstoring van de grond niet leidt tot verspreiding van de vervuiling
- Of er niet een groot probleem wordt gecreëerd voor de komende generaties als zij wellicht een vervuilde grond moeten gaan saneren onder een relatief nieuwe wijk wanneer er daadwerkelijk een nieuwe wijk wordt gebouwd op vervuilde grond
- Of er onderzoek is gedaan naar wat de effecten op lange termijn zijn wanneer mensen op de vervuilde grond in kwestie wonen
- Wat de reden is dat de gemeente ervoor heeft gekozen om niet te saneren in plaats van de vervuiler van de grond aansprakelijk te stellen conform wet- en regelgeving
- Of de gemeente wel zo'n gezonde stad is of zou kunnen worden als er aan de andere kant van de stad een veelbesproken chemische fabriek staat die PFAS loost (de Chemours fabriek).

Antwoord:

Voor het bouwen op vervuilde grond gelden strengere regels, die lokaal zelfs strenger zijn dan landelijk bepaald. Bij aangetroffen verontreinigingen wordt steeds nagegaan hoe de grond geschikt gemaakt kan worden voor de beoogde functie. Soms is dat sanering maar in andere gevallen is een afdeklaag een betere oplossing (de verontreiniging ter plaatse van het emplacement zit zo diep dat saneren geen realistische optie is).

Welke oplossing ook wordt gekozen, er worden geen risico's genomen als het gaat gezondheid van bewoners.

15. Veiligheid

Een ander punt dat de bewoonster onder de aandacht brengt is dat in het bestemmingsplan is vermeld dat zich om het Maasterras heen routes bevinden waar gevaarlijke stoffen langs vervoerd worden, waarbij er sprake is van gevaren voor een explosie, brand en/of gifwolk. Ze verwijst in dat verband ook naar een bij het bestemmingsplan bijgevoegde kaart waar het voorgaande op staat aangegeven (zie p. 27 van de zienswijze) en merkt op dat het Maasterras volledig in een gebied ligt dat wordt gerekend tot "gifwolkaandachtsgebied", hetgeen bij haar de vragen opwerpt (1) of het wenselijk is een wijk met duizenden

woningen te bouwen in zo'n risicovol gebied en, zo ja, (2) hoe de veiligheid en gezondheid van de inwoners dan gewaarborgd zal worden.

Antwoord:

Het plangebied is geheel gelegen in het gifwolkaandacht gebied van het bedrijf Brentag en de toekomstige gifwolk aandachtsgebieden van spoor, weg en water. Daarnaast ligt het plangebied vrijwel geheel in de explosie aandachtsgebieden en voor een zeer klein deel in het brandaandachtsgebied van spoor, weg en water. De aandachtsgebieden rondom spoor, weg en water zijn door het Rijk aangewezen gebieden waar bij een incident met gevaarlijke stoffen mogelijk effecten zijn te verwachten. Hierbij is geen rekening gehouden met de hoeveelheid gevaarlijke stoffen die passeren en hiermee samenhangend de kans op het daadwerkelijk optreden van het incident. Ligging van het plangebied binnen de aandachtsgebieden betekent dat bij de planvorming rekening moet worden gehouden met de risico's van explosies en gifwolken. Het aandachtsgebied heeft dan ook niet de status van een gebied waar niet gebouwd mag worden.

Bij het tot stand komen van het plan zijn de risico's die optreden als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen onderzocht. Dit onderzoek laat zien dat er, voor zowel water als weg, sprake is van een groepsrisico ver beneden de oriëntatiewaarde van groepsrisico. Het plan levert wel een beperkt bijdrage aan de hoogte van het groepsrisico als gevolg van een incident op het spoor.

Het plan houdt rekening met de risico's van een incident met gevaarlijke stoffen door:

- Geen bouw mogelijkheden te creëren binnen het brandaandachtsgebied (spoor, weg en water).*
- Afstand te creëren tussen het spoor, als maatgevende bron in dit gebied en de aangegeven bouwvlakken.*
- Voor bouwblokken die zijn gelegen in het explosieaandachtsgebied een voorschriftengebied in te stellen waar bouwkundige veiligheidsmaatregelen aan nieuwe panden moeten worden getroffen. Hiermee wordt aan mensen die binnen verblijven bescherming geboden. Bij de eerst volgende wijziging van het omgevingsplan die ziet op het spoor zal dit gewijzigd worden.*
- Het aantal in het gebied aanwezige mensen zodanig te reguleren dat voldaan wordt aan het in de omgevingsvisie aangegeven maximum kans op een incident met 10 of meer dodelijke slachtoffers (groepsrisico) op het spoor. De hiermee samenhangende personendichtheid leidt bij een ruimtelijke invulling conform de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor weg en water tot een zeer laag groepsrisico (minimaal een factor 40 lager).*
- Bij de ontwikkeling van bouwplannen in overleg met de veiligheidsregio op gebouw- en wijkniveau zowel de mogelijkheden voor zelfredzaamheid (schuilen en vluchten) van de toekomstige bewoners als de mogelijkheden ten aanzien van de beheersbaarheid (toegankelijkheid, blusvoorzieningen) van een incident in het gebied te optimaliseren.*
- De nieuwbouwwoningen worden gebouwd onder het BENG-regime. Dit regime stelt vanuit energetisch perspectief hoge eisen aan ventilatie en luchtdichtheid van een gebouw. Dit samen met de eisen uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (BBL) met betrekking tot afschakelbare mechanische ventilatie zorgen er voor dat in huis schuilen bij een incident met toxische stoffen de meest veilige optie is.*

16. Duurzame energie opwekking

De indienster van de zienswijze oppert ook nog dat in de plannen rondom het project Maasterras weinig beschreven wordt over het opwekken van energie en wilt weten waar de duurzame energie vandaan moet komen.

De indienster geeft aan dat het op de locatie van het Maasterras altijd waait, benoemd bijvoorbeeld het feit dat de dijk een verder verleden vol molens heeft gestaan en vraagt zich af waarom in de plannen niet meer is ingegaan op de vraag hoe het Maasterras ook zelf energie kan opwekken (wellicht d.m.v. stille, vogelvriendelijke windturbines).

Antwoord:

Het klopt dat nog niet alle maatregelen om de wijk zo energieneutraal mogelijk te maken in beeld zijn gebracht. Dat zal bij de uitvoering van het plan een belangrijk uitgangspunt zijn.

Dat is ook vastgelegd in het bestemmingsplan doordat bij de eerste stedenbouwkundige uitwerking ook een energieplan wordt opgesteld waarbij maatregelen als genoemd door indienster zeker zullen worden meegenomen. Ook de aanbesteding die nog gevolgd moet worden zal dat moeten stimuleren.

17. Maasterras op fabrieksterrein Chemours

In haar zienswijze laat de bewoonster zich ook nog uit over een in haar ogen geschikte alternatieve locatie voor het Maasterras. De bewoonster stelt dat voor het Maasterras een groot budget is uitgetrokken, waarbij van de stakeholders wordt verwacht dat zij uitwijken ten behoeve van het Maasterras. Ze werpt de vraag waarom het project Maasterras niet wordt gerealiseerd wordt in Staart.

In het idee dat de bewoonster opwerpt zou Chemours dan moeten vertrekken uit Staart en zou de grond van de fabriek gesaneerd moeten worden, waarna er vervolgens een groot stuk grond vrijkomt, dat volgens de bewoonster net zo groot is al de grond van fase 1 van het Maasterras. Ook ligt er binnen dat gebied al een spoorlijn waar volgens belanghebbende mogelijk een station gebouwd zou kunnen worden. De bewoonster is van mening dat daar dan een mooie, aantrekkelijke en gezonde wijk gebouwd zou kunnen worden.

De investeringen en besluiten die nodig zouden zijn om dit alternatief tot realisatie te brengen zijn zo groot en zo complex dat deze niet realistisch zijn als gaat om de opgave om voor 2040 voldoende woningen in Dordrecht te bouwen.

18. Overige alternatieve locaties voor het Maasterras

Belanghebbende geeft aan dat er, naast het terrein van Chemours, naar haar idee ook nog tal van andere gebieden in Dordrecht zijn waar nog flink gebouwd kan worden. Ter illustratie heeft ze de volgende foto toegevoegd aan haar zienswijze (zie p. 30):



De bewoonster geeft te kennen dat de bovenstaande foto in 2022 is genomen via Google Street View toen de huizen nog bewoond werden en geeft aan dat de huizen in deze wijk al tijden leeg staan en klaar zijn om gesloopt te worden.



Belanghebbende brengt voorts ook de Frank van der Goesstraat en Colijnstraat in beeld, waar volgens haar al jaren geleden sociale huurflats zijn gesloopt waarvoor nog niets in de plaats is teruggekomen. Ze heeft als voorbeeld de bovenstaande foto uit 2022 van Google Street View van de desbetreffende straten opgenomen op p. 31 van haar zienswijze. Als de gemeente ervoor zou kiezen om op de hierboven weergegeven locatie te bouwen, kan er worden gekeken naar hoe het Maasterras omgetoverd zou kunnen worden tot aantrekkelijke plaats voor Dordrecht zonder dat dit enorme gevaren oplevert

bij calamiteiten op het spoor, aan de rivier en/of aan de A16, aldus de belanghebbende.

Antwoord:

In de omgevingsvisie van de gemeente is onderzocht welke gebieden in aanmerking komen voor woningbouw. Naast het Maasterras zijn er geen locaties beschikbaar waar 4.000 woningen gebouwd kunnen worden. Belangrijk om daarbij aan te vullen dat de gemeente elders nog 6.000 woningen moet bouwen. Daarvoor zijn diverse kleinere locaties in de gemeente aangewezen of worden nog aangewezen. Al deze locaties samen zijn onvoldoende om de woningbouwtaakstelling te halen. Daarom de noodzaak om ook het Maasterras als locatie aan te wijzen.

De voorbeelden die worden aangehaald betreffen locaties die ook bij de gemeente in beeld zijn. Het eerste voorbeeld zijn de woningen in de Charlotte de Bourbonstraat. Hier zijn in 2022 bestemmingsplanwijzigingen voor vastgesteld om sloop en nieuwbouw mogelijk te maken. In het zuidelijk deel van de Charlotte de Bourbonstraat ('Witte Dorp') worden door Woningcorporatie Woonbron 80 woningen gesloopt en 143 nieuwe woningen gerealiseerd (90 sociale huur-appartementen, 39 grondgebonden woningen in de sociale huur en 14 koopwoningen). Het noordelijk deel ('Rode dorp') is van wooncorporatie Trivire. Daar zullen 84 woningen worden gesloopt en komen 114 sociale huurwoningen (zowel grondgebonden woningen als appartementen) voor terug. Ook voor het laatste gebied zijn al woningbouwplannen in de maak. Woningcorporatie Woonbron is in samenwerking van de gemeente bezig met ontwikkeling van sociale huurwoningen. Door veranderende markt zit hier wat vertraging op.

19. Suggesties bewoonster bij realisatie Maasterras

De bewoonster geeft aan dat als de gemeente ondanks al haar bezwaren er toch voor kiest om te bouwen op het Maasterras, de gemeente plannen moet maken die direct uit te voeren zijn waardoor er ook op korte termijn woningen gerealiseerd kunnen worden, omdat ze vindt dat dat echt nodig is. Snelle plannen zijn in haar optiek plannen die de huidige woningen en bedrijvigheid kunnen behouden en plannen die ertoe leiden dat er op de beschikbare plaatsen wel snel iets realistisch neergezet kan worden.

De bewoonster concludeert dat het stuk grond wat in fase 1 van het project Maasterras in handen is van de gemeente en dus ook de grond waarop daadwerkelijk gebouwd kan worden, niet veel is. Dat is slechts een stukje van het deelgebied plot M4 en het volledige deelgebied plot M2, zo stelt ze. De rest van alle delen in fase 1 is reeds in gebruik.

Bewoonster merkt op dat er in deelgebied M4 ruimte is op de Indofin-locatie en oppert het idee om wellicht in overleg met Rijkswaterstaat te treden voor de bouw van een geluidswal om de brug, zodat daar in de buurt dan gebouwd worden. Ze heeft op p. 32 van haar zienswijze ook een tekening bijgevoegd waarop ze laat zien wat er neergezet zou kunnen worden op de locatie van Indofin:



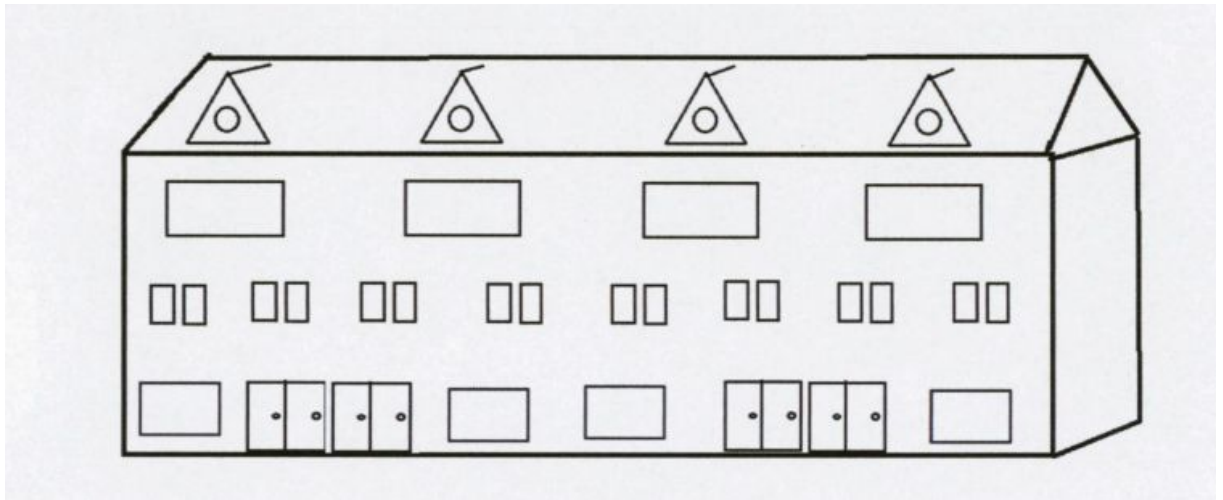
In het voorstel van de bewoonster, zoals hierboven weergegeven, is er in het midden van de wijk ruimte voor een plein waar buurtgenoten elkaar kunnen ontmoeten en tevens moet daar dan voor kleine kinderen een speeltoestel komen te staan in de vorm van een molen om de oude historie te laten zien, zoals door de bewoonster zelf wordt aangegeven. Verder komen er op het plein o.a. ook nog bankjes, een overkapping en picknicktafels.

De bewoonster geeft in haar zienswijze nog nadere toelichtingen op haar voorstel en maakt kenbaar dat er in het door haar voorgestelde plan aan de noordelijke en westelijke buitenrand van de wijk hoogbouw zou moeten komen van maximaal 4 verdiepingen hoog (veel hoger bouwen zou volgens haar niet haalbaar zijn i.v.m. met de zon inval en het behoud van een goed leefklimaat voor nieuwe en bestaande bewoners van het Maasterras).

In het flatgebouw aan de westelijke zijde zou plaats moeten komen voor ongeveer 80 huishoudens (20x4), terwijl in de flat aan de noordelijke kant 32 huishoudens gevestigd zou moeten kunnen worden (8x4). De woningen zouden dan onderverdeeld kunnen worden in sociale huurwoningen en betaalbare huur-/koopwoningen. Belanghebbende stelt dat er dan in totaal 122 huizen van circa 75m² gebouwd kunnen worden (*dit lijkt een rekeningfout van belanghebbende*).

Belanghebbende geeft aan dat er een groenstrook gebruikt kan worden om de wijk op te te hogen met (minimaal) één meter. Dit kan daarna tevens als park/groenstrook gebruikt worden, waardoor de bewoners van de Weeskinderendijk volgens belanghebbende hun privacy kunnen behouden en zich veilig alsook geborgen kunnen blijven voelen in hun tuin.

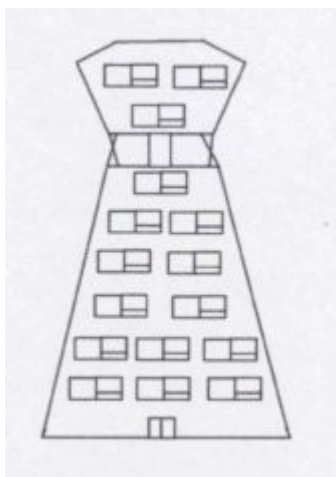
Verder doet de bewoonster een voorstel voor een straat met 16 rijtjeswoningen dichtbij de groenstrook (met een woonoppervlakte van 120m² voor de hoekwoningen en 90m² voor de tussenwoningen) en voor kleine, betaalbare woningen met bovenwoningen voor in totaal 48 huishoudens. Ze heeft de onderstaande tekening gemaakt om dat laatste te illustreren:



Bewoonster geeft aan dat er ook plek zal zijn voor in totaal 4 grote vrijstaande woningen in de wijk van 120m² en dat er in het zuidwesten van de wijk tevens een flat van 4 meter hoog gerealiseerd kan worden, waarbij in het onderste deel van de flat ruimte zal zijn voor een aantal kleine voorzieningen, zoals een bakker of kapper. Ze opteert voor kleinere woningen (30 woningen variërend van 50m² t/m 65m²) bovenin de flat voor starters en mensen die op zoek zijn naar een sociale huurwoning.

Ook stelt de bewoonster voor om de oude zagerij te behouden naast de entree van de wijk en om binnen deelgebied M2 hoger en dichter te bouwen met dien verstande dat daar rekening gehouden moet worden met de Grote kerk, die volgens de bewoonster binnen een straal van 5 kilometer niet in de schaduw hoort te liggen van gebouwen.

De bewoonster stelt dat binnen deelgebied M2 dan ook niet een gebouw van hoger dan 8 tot 10 verdiepingen gebouwd moet worden. Ze doet de suggestie om daar een gebouw te bouwen met een bijzonder uiterlijk wat de stad aanzien geeft en dat deel uit kan maken van de skyline, zoals bijvoorbeeld een uiterlijk waar de molens in verwerkt zitten. Ze heeft daar de onderstaande schets van gemaakt:



In deze flat kunnen volgens de indienst van de zienswijze bovenin duurdere huizen komen en daaronder betaalbare woningen. De indienst gaat daarbij uit van een totaal van 40 woningen. Ze stelt dat de door haar voorgestelde plannen lang niet zo pretentius zijn als de huidige plannen die er nu liggen voor het Maasterras, maar daarentegen in haar optiek juist haalbaar, en verder stelt ze ook dat er op basis van haar plannen binnen nu en 2 jaar

260 huishoudens een nieuwe woning zouden kunnen betreden (volgens de eisen van de provincie Zuid-Holland).

Antwoord:

Suggesties voor het Indofin terrein: Plein van samenkomst

In het voorstel van de bewoonster wordt een Plein voor samenkomst geschetst. Dit is een mooi initiatief dat wij zeker zien landen in het Maasterras. In de Voorkeursvariant, die enkel een mogelijke invulling van het Masterplan is, is ook een dergelijk plein ingetekend: namelijk het Cultuurplein. De plek is nog niet vastgelegd maar dat er een Plein van samenkomst in de wijk moet landen vind de gemeente een groot goed dat sowieso een plek krijgt in de wijk. In aangepaste plan is deze suggestie nog niet uitgewerkt, die zal worden meegenomen in de nadere uitwerking in een stedenbouwkundig ontwerp dat na de vaststelling van het bestemmingsplan moet worden opgesteld.

Maximale hoogte van 4 verdiepingen

Zoals in de OER is aangetoond is het vanwege het geluid van spoor en wegen belangrijk dat er voldoende afschermende bebouwing komt die het geluid tegenhoudt. Dat is ook nodig als er een geluidsscherm rond de tunnelmond wordt gerealiseerd. De bouwhoogte van 4 lagen voor de hele wijk is dan te laag. Het Indofin-terrein ligt qua geluid redelijk gunstig dus hier kan een lagere gebouwhoogte toegepast worden. Echter het door de bewoonster voorgestelde programma is dermate laag (122 woningen, of 112 als je 80 en 32 optelt) dat we niet voldoen aan de woningopgave op deze plek.

Verschillende woningtypes

De bewoonsters doet suggesties voor het maken van diverse woningtypes, waaronder grotere en kleinere rijtjeshuizen en beneden-boven woningen. Wij juichen deze verschillende type woningen toe maar realiseren ons ook dat deze woningen relatief meer ruimte vragen dan appartementen en gestapelde woonvormen. Desalniettemin streven wij ernaar om in het Maasterras een zo divers mogelijk aanbod te realiseren waaronder ook de door de bewoonster voorgestelde types.

Behoud oude zagerij

In de huidige plannen wordt de oude zagerij aan het cultuurplein behouden en is op die plek geen woningbouw voorzien.

M2 hoger bebouwen

M2 is het Rivierenpark dat nu in aanleg is. Deze strook is zo smal dat hier nauwelijks gebouwd kan worden. Daarnaast geldt er een minimale afstand tot de Oude Maas waardoor het bebouwbare gebied nog smaller is. Dit gebied is tevens zwaar belast met geluid van de spoorbrug, industrielawaai vanaf de overzijde van de Oude Maas en verkeerslawaai van de Dokweg. Hier kan, binnen onze randvoorwaarden, dus niet gebouwd worden.

Zienswijze 14 (Bewoner Weeskinderdijk)

Ontvankelijkheid

De zienswijze d.d. 29 januari 2024 is op 30 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk

1. **Bewoner wil niet verhuizen.** Ontwikkeling Maasterras gaat ten koste van de woningen Weeskinderdijk en met het opleggen van de WVG zal bewoner op termijn onteigend worden.

Antwoord:

Aankoop van de woningen aan de Weeskinderdijk Oost wordt noodzakelijk geacht om een haalbaar en kwalitatief goede woonwijk te kunnen bouwen. Zie hiervoor deel A van deze nota (thema bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost).

Uitgaande van die noodzaak is het van belang dat de gemeente deze woningen kan aankopen tegen reguliere marktprijzen. De toepassing van het instrument voorkeursrecht moet voorkomen dat ontwikkelaars / speculanten gronden opkopen waardoor de grondprijzen te veel gaan stijgen en daarmee de haalbaarheid van woningbouw in het Maasterras onder druk zetten. De toepassing van het voorkeursrecht is dan het enige instrument dat de gemeente dan kan inzetten om dit te voorkomen.

2. **Tijdens de presentatie van de plannen van de StadsLABS vielen de woningen Weeskinderdijk buiten het plangebied.** Het is dus wel mogelijk een plan te maken waarbij die woningen blijven bestaan.

Antwoord:

De optie om de woningen aan de Weeskinderdijk te behouden zijn serieus bekeken. Eerst in de OER en daarna aan de hand van het bewonersvariant. Zie hiervoor deel A van deze nota (thema bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost).

3. **Inspraakreacties**

In het ontwerpbestemmingsplan wordt verwezen naar de ingekomen reacties op het Startdocument, maar omdat het leek alsof de woningen Weeskinderdijk buiten het project vielen, hebben die bewoners daar niet op gereageerd.

Antwoord:

Het feit dat bewoners niet gereageerd hebben op de eerste plannen bij het startdocument van de OER, wordt door de gemeente op geen enkele manier gezien als een vorm van instemming met de plannen. Pas vanaf september 2023 was voor het eerst openbaar bekend dat er een voornemen was de woningen van de Weeskinderen te slopen ten behoeve van de woningbouwontwikkeling.

4. **Plan is zeer onzeker en geeft daarmee geen juridische basis voor een reactie.**

De beoogde plannen met de Stadsbrug zijn nog niet uitgewerkt en er is geen overeenstemming met Zwijndrecht en Rijkswaterstaat. Ook is er nog geen overeenstemming met Prorail en andere instanties over de verdwijning van de havenspoorlijn en het rangeerterrein. Tot slot liggen er ook nog geen anterieure overeenkomsten met de grondeigenaren in het gebied. Terwijl een voorwaarde voor vaststelling van het bestemmingsplan is dat dit wel moet zijn uitgewerkt. Het plan kan dus nog aanzienlijk veranderen en dan ligt er een zienswijze op een ander plan.

Antwoord:

Het is inderdaad noodzakelijk gebleken het ontwerpbestemmingsplan aan te passen op de onderdelen emplacement en stadsbrug. Hierdoor zijn andere uitgangspunten ontstaan voor het ontwerp van de woonwijk, onder andere het vervallen van de noodzaak een busbaan aan te leggen ter plaatse van de Weeskinderdijk Oost. In dat kader is ook bekeken of een planvariant met behoud van de woning Weeskinderdijk mogelijk is. Zie hiervoor deel A van deze nota: de thematische beantwoording bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost.

Uiteindelijk heeft de gemeenteraad de afweging gemaakt dat het belang van verdichting zwaarder moet wegen dan het belang van de bewoners. Dat betekent dat de woningen gesloopt moeten worden om voldoende nieuwe woningen terug te kunnen bouwen.

5. **Deze onzekerheden maakt dat er geen reactie op het plan te geven is, omdat nadere uitwerking invloed kan hebben op het aantal woningen en de economische haalbaarheid.**

Antwoord:

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan is door de raad ook een grondexploitatie vastgesteld die aantoont dat het plan financieel uitvoerbaar is.

6. **Doordat er nog zo veel onzekerheden in het plan zitten blijven bewoners met veel onzekerheden zitten.** Vooral over het aantal te realiseren woningen en over of de woningen Weeskinderdijk Oost kunnen blijven staan. Dit heeft een negatieve invloed op hun leven en gezondheid.

Antwoord:

Afgelopen jaar is met de bewoners een proces ingezet gericht op verbeterde informatievoorziening, onder andere door de adviserende rol van adviesbureau Dietz. Daarmee is zoveel mogelijk getracht onzekerheid weg te nemen.

7. **Waarom is er niet voor gekozen om de Weeskinderdijk Oost, net als het emplacement, de Stadsbrug, de havenspoorlijn, het woonwagencentrum en Qbuzz, niet te bestemmen?** Zo kunnen de functies behouden blijven tot er overeenstemming is. Zolang de bewoner (grond)eigenaar is, zal de gemeente rekening met haar en andere eigenaren moeten houden.

Antwoord:

Zie de beantwoording onder 4. De noodzaak om voldoende woningen te bouwen maakt het noodzakelijk lastige afwegingen te maken. Een model waarbij gebiedsontwikkeling afhankelijk is van overeenstemming met eigenaren biedt onvoldoende zekerheid of de woningbouw doorgang kan vinden.

8. **Woningbouwprogramma**

In het woningbouwprogramma is aangegeven dat in het geval elders in de stad een deel van de woningbehoefte ingevuld wordt met woningen die in het Maasterras zijn voorzien, de woningbouwcategorieën aangepast kunnen worden.

Hoe verhoudt zich dat tot de eis dat er minimaal 2200 woningen moeten worden gebouwd?

Als het zo eenvoudig aangepast kan worden, waarom kunnen de woningen aan de Weeskinderdijk oost niet in het plan opgenomen worden?

Antwoord:

Zie hiervoor deel A van deze nota: de thematische beantwoording bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost.

9. **Woningcategorieën**

Hoe gaat de gemeente zich aan de percentages houden als er geen grondgebonden huizen worden gebouwd?

Antwoord:

De percentages sluiten niet uit dat er grondgebonden woningen gebouwd kunnen worden en sluiten ook niet uit dat alle woningcategorieën bediend kunnen worden. In de opgestelde proefverkeveling is aangetoond dat voor alle doelgroepen woningen gebouwd kunnen worden.

10. Parkeernorm

Er wordt uitgegaan van een parkeernorm van 0,3. Dat is een onmogelijk uitgangspunt en niet onderbouwd naar mogelijke wensen van toekomstige bewoners en verkoopbaarheid, maar gebaseerd op wenselijke aannamen. Wat is hier het gevolg van voor de haalbaarheid van het plan?

Antwoord:

Zie hiervoor de toelichting in deel A (thema mobiliteit parkeernorm + STOMP)

11. Compensatie

Waarom is er in de financiële paragraaf geen ruimhartige voorziening opgenomen om de bewoners van een nieuw, zelf uitgezochte woning te voorzien?

Antwoord:

Wanneer een eigenaar aan de gemeente verkoopt zal een reële marktprijs worden geboden. Bij eerdere aanbiedingen van eigenaren in het plangebied is gebleken dat betreffende eigenaren een vergelijkbare woning hebben kunnen terugkopen. Aanvullend hierop heeft de gemeenteraad op 4 februari 2025 besloten om de woningen Weeskinderendijk-Oost waarop een voorkeursrecht rust, te verwerven op basis van een volledige schadeloosstelling. Daardoor kan de gemeente een hogere vergoeding aan de bewoners betalen.

12. In het plan wordt aangegeven dat er een verbinding naar het verleden moet zijn.

De timmerwerkplaats blijft daarom staan, maar niet de woningen Weeskinderendijk terwijl die zich uitstekend lenen voor dit aspect.

Antwoord:

De woningen aan de Weeskinderendijk Oost zijn deels aangewezen als cultuurhistorisch waardevol. De woningen zijn uit 1919 en 1930. Binnen het plangebied is de gehele Weeskinderendijk onderdeel van de oorspronkelijke dijkstructuur van het Eiland aangemerkt. Deze dijkstructuur is van cultuurhistorische waarde en behoudenswaardig.

In het bestemmingsplan hebben ook de woningen een aanduiding 'cultuurhistorische waarde' gekregen. Wij hebben vorig jaar bouwhistorisch onderzoek laten doen naar het kantoor en de fabriek. Afspraak was dat de huizen in een later stadium onderzocht zouden worden. Dat verplicht de eigenaar om bij sloop eerst een bouwhistorisch onderzoek uit te voeren zodat de cultuurhistorische waarde goed gedocumenteerd wordt ten behoeve van de geschiedschrijving van Dordrecht. De waarde van de panden is niet zodanig dat de gemeente sloop wil voorkomen. In dat geval had de aanwijzing tot gemeentelijk monument moeten plaatsvinden. Deze beleidslijn ten aanzien van panden met cultuurhistorische waarden geldt niet alleen voor het plangebied maar wordt voor de hele gemeente gehanteerd.

Dit betekent dat net als bij de houtzagerij de verplichting bestaat een bouwhistorisch onderzoek te verrichten voordat sloop gaat plaatsvinden. Wij hebben er voor gekozen te wachten met dit onderzoek zolang de woningen nog bewoond worden. Dit onderzoek zal dus later plaatsvinden.

Anders dan bij de houtzagerij kan daarbij niet meer de afweging worden gemaakt of het mogelijk is de aanwezige waarden te behouden aangezien het bestemmingsplan geen uitvoering van het plan mogelijk maakt waarbij de woningen behouden kunnen blijven.

13. Procedure

Waarom is de gemeente niet eerst het overleg met partijen zoals RWS, Proral, Havenbedrijf en gemeente Zwijndrecht aangegaan over de onzekerheden in het plan, maar is gekozen

voor een WVG op de woningen Weeskinderendijk. Bewoners zitten nu al die tijd in onzekerheid en stress voor een plan dat wellicht niet haalbaar is.

Antwoord:

Zie voor een nadere toelichting deel A (thema publiek belang – traject Bas Kurvers).

14. Neem de huizen Weeskinderendijk op een nieuw te tekenen, haalbaar plan.

Antwoord:

Zie hiervoor deel A van deze nota: de thematische beantwoording bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost.

Zienswijze 15 (Bewoner Weeskinderendijk)

Ontvankelijkheid

De zienswijze d.d. 30 januari 2024 is op 30 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk. Belanghebbende geeft in de intro van haar zienswijze aan dat er ook nog een zienswijze met een juridische inslag namens haar is ingediend door haar advocaat.

1. Groot aantal problemen

Bewoonster ziet een groot aantal inhoudelijke problemen binnen de plannen rondom het Maasterras, die opgelost moeten worden voordat de plannen tot uitvoer kunnen worden gebracht. Ze vraagt zich dan ook of het niet logischer zou zijn geweest om eerst die grote vraagstukken op te pakken en vanuit daar de plannen te ontwikkelen.

Bewoonster wilt weten welke opties het college heeft overwogen voordat men de huidige plannen vaststelde en o.a. de impactvolle maatregel nam om een voorkeursrecht te vestigen op de woningen aan de Weeskinderendijk vestigde, beslissingen waarmee de gemeente de bewoners van de Weeskinderendijk heeft overvallen en enorm heeft laten schrikken, aldus de bewoonster.

Bewoonster stelt ook dat zij zich, op basis van de communicatie tot op heden, behandeld voelt als de minste partij met de boodschap dat ze moet vertrekken en vraagt zich af of dat op dit moment noodzakelijk was als eerste stap in dit proces. Volgens haar is er teveel aandacht geweest voor gelikte plannen zonder dat daarbij echt oog is gehouden voor realiteit en realiseerbaarheid.

Antwoord:

De gemeente begrijpt dat het opleggen van de WVG op de woningen Weeskinderendijk veel impact heeft gehad en nog heeft. De toepassing van de WVG moet voorkomen dat ontwikkelaars / speculanten gronden opkopen waardoor de grondprijzen te veel gaan stijgen en daarmee de haalbaarheid van woningbouw in het Maasterras onder druk zetten. De toepassing van het voorkeursrecht is dan het enige instrument dat de gemeente dan kan inzetten om dit te voorkomen.

Het is inderdaad noodzakelijk gebleken het ontwerpbestemmingsplan aan te passen op de groter problemen zoals het emplacement en de stadsbrug. Naar onze overtuiging was daarvoor eerst een uitwerking van een haalbaar plan nodig om deze problemen bespreekbaar te maken. Hierdoor zijn andere uitgangspunten ontstaan voor het ontwerp van de woonwijk, onder andere het vervallen van de noodzaak een busbaan aan te leggen ter plaatse van de Weeskinderendijk Oost. In dat kader is ook bekeken of een planvariant met behoud van de woning Weeskinderendijk mogelijk is. Zie hiervoor deel A van deze nota: de thematische beantwoording bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost.

De opties die het college heeft overwogen zijn beschreven in OER, die als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. Daarbij had een proces gepast met meer aandacht voor communicatie. Zie hiervoor deel A van deze nota: de thematische beantwoording: proces en communicatie.

Uiteindelijk heeft de gemeenteraad de afweging gemaakt dat het belang van verdichting zwaarder moet wegen dan het belang van de bewoners. Dat betekent dat de woningen gesloopt moeten worden om voldoende nieuwe woningen terug te kunnen bouwen.

2. Aantrekkelijke stad

In de Omgevingsvisie wordt voor de spoorzone ingezet op het behalen van het doel van het realiseren van een aantrekkelijke stad en daarbij wordt een aantal omgevingsaspecten genoemd. Belanghebbende vraagt zich af waarom de woningen aan de Weeskinderendijk niet zouden voldoen het omgevingsaspect "Wonen" (sterke en gedifferentieerde leefbare woonwijken met een optimaal evenwicht tussen woningvraag en woningaanbod). De woningen aan de Weeskinderendijk zijn volgens haar woningen die passen binnen die norm en die voldoen aan de argumentatie die door de gemeente zelf gebruikt wordt.

Belanghebbende stelt daarnaast dat de Weeskinderendijk nog één van de oude delen van de gemeente is die in circa 1603 is ontstaan ter bescherming van de Dubbeldamse polder en vraagt zich af of dat dan voor het college geen cultuurhistorische waarde heeft (wat ook een omgevingsaspect is). Ze vindt dat de argumentatie hieromtrent niet onderbouwd en breed gemotiveerd is. Haar inziens zijn de huizen aan de Weeskinderendijk nostalgische woningen met een historische waarde, o.a. gezien de geschiedenis van de Weeskinderendijk. Ze vraagt de gemeente dan ook om de geschiedenis van Dordrecht, als één van de oudste steden van Nederland, te koesteren.

Antwoord:

Naar ons oordeel zijn genoemde omgevingsaspecten uitgebreid afgewogen in de opgestelde OER. Het daarin opgenomen beoordelingskader is gebaseerd op de 7 doelen van omgevingsvisie. Daarmee heeft de gemeente getracht een zo objectief mogelijke beoordeling uit voeren van alternatieven en varianten.

3. Onduidelijkheid over het geldende plan

De bewoonster geeft aan drie ontwerpplannen voor het Maasterras te hebben gezien: Een ontwerpplan waarbij de huizen aan de Weeskinderendijk zouden moeten wijken voor een verhoging van de Weeskinderendijk en een busbaan (het plan waar het meeste over gesproken wordt en die de voorkeur heeft) en twee plannen waarbij de woningen aan de Weeskinderendijk geheel of gedeeltelijk zouden kunnen blijven staan. Dit zorgt volgens de bewoonster voor veel onduidelijkheid, waardoor zij niet weet waar ze aan toe is en niet kan anticiperen op dingen.

Antwoord:

Het klopt dat drie varianten (alternatieven) zijn uitgewerkt, juist om inzichtelijk te kunnen maken of een variant met behoud van de woningen mogelijk was. Naar aanleiding van de zienswijzen van de bewoners Weeskinderdijk is daar op basis van de gewijzigde uitgangspunten en het bewonersinitiatief nogmaals grondig naar gekeken. Zie hiervoor deel A van deze nota: de thematische beantwoording bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost.

4. Onduidelijkheid over de uitvoerbaarheid

De bewoonster geeft te kennen dat het ook onduidelijk is welke delen van de gemaakte plannen het college van B&W daadwerkelijk tot uitvoer kan brengen, omdat grote delen van het plangebied (zoals het rangeerterrein van de NS, de Zwijndrechtse brug van Rijkswaterstaat, de werkspoorverbinding en vastgoed van zowel bedrijven als particulieren) niet in bezit is van de gemeente. Tevens merkt ze op dat de bewoners van de Weeskinderdijk (tijdens de raadsvergadering van dinsdag 23 januari 2024) niet zijn genoemd als vastgoedbezitters die ook mogelijk een obstakel zouden kunnen vormen voor het voorkeurs-ontwerpplan Maasterras.

Antwoord:

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan wordt een grondexploitatie vastgesteld waaruit de economische uitvoerbaarheid blijkt.

5. Ontoereikend participatieproces

Belanghebbende heeft ook nog kritiek op het feit dat de informatieavond van 15 januari 2023 tijdens de raadsvergadering van 23 januari 2024 werd omschreven als insprekavond. Volgens belanghebbende was er namelijk tijdens die informatieavond van inspraak geen sprake. Ze werpt dan ook de vraag op hoe het college participatie toepast en vraagt zich af of er alleen op participatie wordt ingezet wanneer het het college uitkomt.

Belanghebbende stelt dat er sprake is van slechte communicatie vanuit de gemeente en ook van een gebrek aan het verstrekken van informatie aan de bewoners. Volgens haar lijkt het erop alsof de bewoners als private vastgoed bezitters in het proces compleet vergeten worden. Ze voelt zich dan ook niet serieus genomen.

Antwoord:

De communicatie is inderdaad niet verlopen zoals u dat van uw gemeente mag verwachten. Inmiddels zijn hierover afspraken gemaakt met de bewoners. De communicatie verloopt nu volgens deze afspraken. Zie voor een nadere toelichting ook de thematische beantwoording op de thema's proces en communicatie en thema bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost).

6. Aantasting woon- en leefkwaliteit

De indienster van de zienswijze geeft aan dat het realiseren van hoogbouw pal achter haar huis ten koste gaat van haar kwaliteit van wonen en leven, terwijl dat volgens haar juist de reden is waarom zij haar huidige woning heeft gekocht (vanwege onder meer de gunstige ligging, de privacy, de rust, de ruimte, de parkeergelegenheid en de sfeer/ambiance van de Weeskinderdijk). De indienster is naar eigen zeggen in Dordrecht komen wonen, omdat het een gezellige oude stad is met een oud centrum wat niet omsloten is door hoogbouw en flats, zoals bijvoorbeeld Rotterdam of Amsterdam. Ze vindt dat de stad daardoor een zeer prettig woon- en leefmilieu heeft. Hoogbouw zou volgens de indienster leiden tot verlies van privacy, rust, ruimte en verlies van middag- en avondzon in haar achtertuin.

De indienster is van mening dat haar woongenot en dat van de overige bewoners van de Weeskinderdijk ook wordt aangetast vanwege het feit dat door het project Maasterras het huidige karakter van de buurt (rustig, sociaal, gezellig en behulpzaamheid) verloren gaat. Ze spreekt van een vernietiging van "sociaal kapitaal".

Antwoord:

Als gemeente hebben we een woningbouwopgave van 11.000 woningen. De ruimte om aan deze opgave te voldoen is beperkt. In hogere dichtheden bouwen is dan noodzakelijk en daarom moeten soms ingrijpende keuzes gemaakt worden.

Aankoop van de woningen aan de Weeskinderendijk Oost wordt noodzakelijk geacht om een haalbaar en kwalitatief goede woonwijk te kunnen bouwen. Zie hiervoor deel A van deze nota (thema bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost).

7. Inefficiënte aanpak

De indienster begrijpt niet waarom het in haar ogen dure bureau dat is ingeschakeld voor het stedenbouwkundige plan niet in de eerste plaats naar de haalbaarheid van het te ontwikkelen plan lijkt te hebben gekeken. Ze vindt dit inefficiënt, onnodig kostbaar en vreest dat dit in de toekomst (onnodig) zal leiden tot verhogingen van de gemeentelijke belastingen.

Antwoord:

De complexiteit van de opgave maakt het noodzakelijk om ontwerp en toetsing op haalbaarheid gelijktijdig uit te voeren. De uitkomsten van dit proces zijn terug te vinden in de opgestelde OER (bijlage 1 bij het ontwerpbestemmingsplan).

8. Zorgen

Belanghebbende is zzp'er en heeft sinds 2000 haar eigen hoveniersbedrijf. Vanuit haar huidige woning heeft ze parkeerruimte voor haar bus en aanhangwagen en een schuur en ruimte in de brandgang om haar gereedschap en materiaal op te slaan. Belanghebbende geeft aan dat ze nu op een voor haar ideale plek in Dordrecht woont (5 minuten van het centrum, een paar minuten van de snelweg en 1,1 km van centraal station Dordrecht) wat betekent dat zij korte (rij)afstanden heeft naar haar klanten, haar leverancier voor materialen, winkels en haar vriendenkring.

Tevens geeft belanghebbende aan dat ze al 20 jaar met heel veel plezier woont in haar woning en dat ze in die tijd veel tijd, moeite en energie heeft geïnvesteerd om haar huis op te knappen en in te richten. Volgens belanghebbende heeft haar huis voor haar, mede daardoor, een zeer grote emotionele waarde. Belanghebbende maakt zich grote zorgen over zowel de huidige situatie als de toekomst en over de toekomstige gevolgen voor haar in privé en zakelijk gezien de ontwikkelingen rondom het project Maasterras.

Antwoord:

De gemeente begrijpt dat de plannen een grote impact heeft op belanghebbende. Bij verkoop van de woning zal de gemeente een prijs moeten bieden die het mogelijk moet maken een vergelijkbare woning terug te kopen. Wanneer een eigenaar aan de gemeente verkoopt zal een reële marktprijs worden geboden. Bij eerdere aanbiedingen van eigenaren in het plangebied is gebleken dat betreffende eigenaren een vergelijkbare woning hebben kunnen terugkopen. Aanvullend hierop heeft de gemeenteraad op 4 februari 2025 besloten om de woningen Weeskinderendijk-Oost waarop een voorkeursrecht rust, te verwerven op basis van een volledige schadeloosstelling. Daardoor kan de gemeente een hogere vergoeding aan de bewoners betalen.

9. Marktconforme prijs voor woningen onvoldoende

Bewoonster vindt dat er tot dusverre geen duidelijkheid is over wat er nu uiteindelijk precies gaat gebeuren m.b.t. het plan Maasterras. De enige duidelijkheid die volgens haar is verstrekt, was tijdens de eerste informatieavond toen aangekondigd zou zijn dat de bewoners van de Weeskinderendijk binnen drie jaar zouden moeten vertrekken en toen aan hen geadviseerd zou zijn dat zij op Funda moesten gaan kijken om zich alvast te oriënteren zonder dat er destijds duidelijkheid bestond over eventuele vergoedingen. Voor bewoonster was dit wederom een bevestiging dat er totaal geen rekening wordt gehouden met de gevoelens en emoties van de bewoners van de Weeskinderendijk.

Bewoonster vindt ook dat in de marktconforme prijs die de bewoners voor hun woningen zullen krijgen niet is meegenomen dat voor deze prijs in Dordrecht geen woningen kunnen worden teruggekocht die de bewoners dezelfde woon- en leefkwaliteit zullen bieden als hun huidige woningen. Volgens de bewoonster heeft dit te maken met het feit dat:

- De prijzen van de huizen aan de Weeskinderendijk gemiddeld het laagste zijn van Dordrecht, volgens de bewoonster vanwege "zwalkend" beleid van de gemeente (omdat de woningen aan de Weeskinderendijk de afgelopen 19 jaar door de gemeente zijn opgekocht

en als antikraak zijn verhuurd, waarbij de staat van de huizen volgens de bewoonster zijn verslechterd wegens het uitblijven van onderhoud wat vervolgens ook weer heeft geleid tot achteruitgang/verloedering van de buurt).

- De bewoners bij een eventuele verhuizing ook te maken hebben met o.a. verhuiskosten, extra kosten voor de inrichting van de nieuwe huizen en hogere woonlasten door een andere hypotheekrente. Al die kosten vloeien volgens de bewoonster voort uit een oorzaak waar de bewoners niet om gevraagd hebben en dienen volgens haar daarom volledig door de gemeente gecompenseerd te worden.

De bewoonster vindt dat uit de beschikbare informatie niet of nauwelijks blijkt dat er rekening wordt gehouden met of dat er een budget is gereserveerd voor voldoende compensatie van de bewoners. Ze verneemt graag van de gemeente hoe het hiermee zit.

Antwoord:

Inmiddels zijn met de bewoners afspraken gemaakt om dit soort vragen op te halen en te beantwoorden. Op de bewonersbijeenkomst van 4 juli 2024 zijn deze vragen beantwoord met rekenvoorbeelden die duidelijk maken dat bewoners er niet op achteruit hoeven te gaan.

10. Onzekerheden en ontevredenheid over gang van zaken

Volgens de indienster geeft het college geen duidelijkheid over wanneer, hoe en welke bouwplannen er uiteindelijk tot uitvoering zullen worden gebracht, hetgeen volgens haar voor veel onzekerheid zorgt bij haar en haar burens. Ze vindt dat de gemeente als volksvertegenwoordiging verantwoordelijkheid moet nemen en de bewoners van de Weeskinderdijk perspectief moet bieden in plaats van hen in onzekerheid en ellende te storten.

De indienster geeft aan dat ze al sinds september 2023 wordt overladen met informatie en wet- en regelgeving rondom het Maasterras, waardoor ze met de volgende lasten kampt: het bestemmingsplan, de WVG, zienswijzen schrijven, bezwaar aantekenen, verschillende vergaderingen (met burens en de politiek), informatieavonden en advocaatkosten.

Ze voegt eraan toe dat ze dit moet ondergaan ter bescherming van haar rechten, eigendom en leefkwaliteit, die ze heeft opgebouwd gedurende haar werkende leven ondanks dat ze al ruim 27 jaar met gezondheidsproblemen kampt. Volgens de indienster lijken haar eigendom en recht op een goede kwaliteit van leven die ze naar eigen zeggen tot september 2023 had geen bestaansrecht meer te hebben. Ze geeft aan dat de gemeente nu als grote organisatie met al haar kennis en kunde tegenover haar (zwakkere) bewoners staat en voelt zich in de steek gelaten.

Antwoord:

De gemeente onderkent dat er veel informatie is, maar dit is noodzakelijk om tot een goede besluitvorming te komen. Aankoop van de woningen aan de Weeskinderdijk Oost wordt noodzakelijk geacht om een haalbaar en kwalitatief goede woonwijk te kunnen bouwen. In die afweging moet de belangen van de stad afgewogen worden tegen de belangen van bewoners. Dat is een lastige afweging zoals hiervoor beschreven in deel A van deze nota (thema bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost).

11. Impact Maasterras op verschillende aspecten leven bewoonster

Bewoonster brengt ook nog naar voren dat ze zich door alle tijd en energie die de WVG en het project Maasterras van haar vragen zowel in sociaal als in emotioneel opzicht erg belast voelt en dat ze ook financiële druk ervaart. Ze geeft aan dat de situatie rondom de WVG en het Maasterras ten koste gaan van haar vrije tijd en zelfs van haar werkuren als ZZP-er, waardoor ze o.a. met inkomstenderving te maken heeft.

Bewoonster geeft ook nog aan dat ze al 26 jaar de ziekte van Lyme heeft en tevens lijdt ze aan een gebrek aan energie alsook chronische klachten. De hoeveelheid tijd en energie die ze naar eigen zeggen moet stoppen in het hele gebeuren rondom het Maasterras heeft

volgens haar een negatieve impact op haar, haar leven, haar gezondheid en haar herstel van haar gezondheidsproblemen.

Antwoord:

De gemeente is zich ervan bewust dat het opleggen van het voorkeursrecht enorm veel impact heeft op het persoonlijke leven van de bewoners. Er zijn investeringen gedaan in en aan het huis die veel tijd en geld hebben gekost. De gemeente moest echter een keuze maken en heeft daarbij het belang van de woningbouwopgave het zwaarst laten wegen. Investerings die zijn gedaan (en nog worden gedaan) zullen worden betrokken bij de taxatie van de woning bij aankoop.

12. Alternatieven voor het indelen van Maasterras

Bewoonster doet ook een voorstel om het Maasterras op een andere manier in te delen dan in de huidige plannen weergegeven is. Ze stelt voor achter de Weeskinderdijk-Oost een sloot/beek/water aan te leggen met daarachter een hogere dijk, die een eventuele nieuwe wijk zou kunnen omringen. De dijk zou dan de functie van waterkering/geluidswal/park kunnen hebben. Bewoonster stelt voor om ook ruimte te maken voor onder andere groen, een recreatieve haven (ook voor boottoerisme), lage woningen en nieuwe standplaatsen voor woonwagens. Dat geheel zou dan de functie van zowel een park (eventueel een beeldenpark/arboretum) als wandelgebied kunnen krijgen, en zou plaats kunnen bieden aan diverse flora ter bevordering van de biodiversiteit. Volgens bewoonster zou het gebied in kwestie kunnen fungeren als groene corridor voor fauna, zou de corridor een verlenging kunnen worden van het groen achter de Zuidendijk en zou er via de corridor langs het spoor een groene verbinding gemaakt kunnen worden naar het Weizigtpark.

Bewoonster betoogt dat de hierboven beschreven nieuwe indeling van de Weeskinderdijk tevens een geluidswal als nevenfunctie heeft, waardoor de huidige rust en privacy voor de Weeskinderdijk-Oost behouden zou kunnen blijven. Ook pleit ze ervoor om geen al te hoge hoogbouw toe te staan op het Maasterras, omdat dat het beeld op het oude Dordrecht en de Dordtse haven zou blokkeren, het funderen voor hoogbouw risico's met zich meebrengt op het vrijmaken van het gif en de vervuiling die in de grond zitten en omdat de bewoonster van mening is dat er geschiktere plaatsen zijn voor hoogbouw in Dordrecht. Als voorbeeld noemt ze de Provincialeweg en de Hastingsweg waar hoogbouw volgens haar veel minder impact op de omgeving heeft. Bovendien geeft ze te kennen ze dat deze locaties geschikter zijn, omdat ze centraal liggen en direct aansluiting hebben op het huidige wegennet rond Dordrecht.

Ook stelt ze dat aan de Mariastraat al geruime tijd woningen leegstaan waar volgens haar (ogenschijnlijk) niks mee gebeurt. Volgens bewoonster zou dit ook een geschikte locatie kunnen zijn. Bewoonster geeft aan ervoor open te staan om haar ideeën nog verder uit te leggen en toe te lichten.

Antwoord:

Het voorstel van bewoonster heeft met het bewoners initiatief een concrete vertaling gekregen. Zie hiervoor deel A van deze nota (thema bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost).

Zienswijze 16 (Bewoners Hoge Bakstraat)

Ontvankelijkheid

De zienswijze d.d. 18 januari 2024 is op 29 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

1. Behoud woonstraatfunctie

Volgens het ontwerpbestemmingsplan wordt de bestemming van de Hoge Bakstraat 'Verkeer'. Maar dat is nu ook de functie. Hoge Bakstraat zou dan ook geen onderdeel van het bestemmingsplan Maasterras hoeven zijn.

Antwoord:

Klopt, juridisch is een bestemming Verkeer niet nodig. We hebben vooral beoogd hiermee duidelijk te maken dat deze gronden betrokken zijn bij de planvorming Maasterras en dat ter plaatse de herinrichting tot langzaam verkeersverbinding bestemd zijn. Korte en snelle verbindingen voor voetgangers en fietsers vanuit het Maasterras met de Binnenstad zijn belangrijk om de wijk zo aantrekkelijk mogelijk te maken om daar zonder eigen parkeerplek voor de auto te gaan wonen.

2. Het voornemen om een tunnel aan te leggen voor fiets- en voetgangers tast de woonfunctie van de straat aan. Er komt nu alleen bestemmingsverkeer. Een bovenwijkse route waar honderden fietsers (waaronder ook fietsverkeer van de snelfietsroute F16 en speedpedelecs) en voetgangers dagelijks gebruik van zullen maken heeft grote gevolgen voor het profiel, de functie en de sfeer van de straat.

Antwoord:

Het klopt dat het drukker zal worden met fietsers en voetgangers na aanleg met de tunnel. Dat zal op te vangen zijn binnen het bestaande profiel van de straat. De toename van dit langzaam verkeer zal de woonfunctie van de straat niet hoeven aan te tasten. De trap zal (snel) doorgaand fietsverkeer beperken.

3. Alternatieven

Alternatieve routes zijn de huidige routes zoals Dokweg-Wilgenbos-Achterhakkers en Erasmuslaan. Een tunnel tussen Erasmuslaan en Rozenhof sluit aan op bestaande hoofdstructuren en vervolgens kunnen de gebruikers links of rechts via bestaande routes naar de binnenstad.

Antwoord:

Alternatieve routes zijn inderdaad mogelijk maar zijn minder aantrekkelijk als directe verbindingen naar de binnenstad en dragen daardoor ook minder bij aan het zo aantrekkelijk mogelijk maken van de wijk voor langzaam verkeer.

4. Uitvoerbaarheid tunnel

De geplande situering van de tunnel is technisch zeer moeilijk uitvoerbaar vanwege de waterkering en omdat er vanwege het smalle wegdeel geen plek is voor een fietshelling. Het is veel eenvoudiger om een tunnel in het verlengde van de Erasmuslaan te maken.

Antwoord:

De technische uitvoering van de tunnel is onderzocht en blijkt haalbaar.

5. Beschermd stadszicht

Een deel van de panden aan de Hoge Bakstraat is aangewezen als beschermd stadszicht. De aanleg van een hoofdfietsroute zal het karakter van het stadsgezicht fors aantasten.

Antwoord:

De tunnel zal maar heel beperkt zichtbaar zijn binnen het profiel van de Hoge Bakstraat en zal geen aantasting van het beschermd stadsgezicht opleveren en kan juist ook bijdragen aan de levendigheid in de straat.

6. Voorkomen toename parkeerdruk bewoners

De geplande fiets- en wandelroute zal ten koste gaan van parkeerplaatsen, omdat er nu te weinig ruimte is om als route naar de stad te fungeren.

Antwoord:

Door de tunnel als voetgangerstunnel uit te voeren zal het ruimtebeslag beperkt zijn en niet ten koste hoeven gaan van parkeerplaatsen.

7. Voorkom risico van schade aan panden

Veel woningen zijn gefundeerd op stalen of houten palen. Dan is het belangrijk dat het grondwaterpeil ongewijzigd blijft. De realisatie van een tunnel zal directe of gevolgschade veroorzaken aan de huizen op de Hoge Bakstraat.

Antwoord:

De werkzaamheden zullen zo worden uitgevoerd dat gevolgschade voor de woningen Hoge Bakstraat voorkomen wordt. De bewoners zullen hier nog afzonderlijk over worden geïnformeerd zodra duidelijk is wanneer de werkzaamheden zullen starten.

Zienswijze 17 (Bewoner Weeskinderendijk)

Ontvankelijkheid

De zienswijze d.d. 29 januari 2024 is op 31 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

1. Wet voorkeursrecht Gemeenten

Bewoner heeft door het opleggen van de WVG het gevoel aan de kant te worden geschoven en dat haar leven op slot gezet te wordt. Gevraagd wordt hierover als gemeente contact met haar op te nemen.

Antwoord:

Inmiddels is contact opgenomen met de bewoners aan de woningen Weeskinderendijk en een traject ingezet om het proces Wet voorkeursrecht zo goed mogelijk te begeleiden. Zie hiervoor ook deel A van deze nota (thema bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost).

2. Parkeernorm

Het ontwerpbestemmingsplan lijkt uit te gaan van een woonwijk voor de hoogste inkomens waarbij per 10 huishoudens slechts 3 parkeerplaatsen worden voorzien. Dat betekent een parkeerprobleem.

Antwoord:

Het parkeerprobleem moet voorkomen worden door parkeerregulering, zodat nieuwe bewoners straks niet in bestaande wijken kunnen parkeren. Zie voor een nadere toelichting deel A van deze nota: de thematische beantwoording thema mobiliteit (parkeernorm + STOMP).

3. Er is geen overeenkomst met Prorail over het verdwijnen van de havenspoorlijn of het emplacement. Het bestemmingsplan is duidelijk niet uitvoerbaar.

Antwoord:

Inmiddels is hierover overeenstemming bereikt en zijn afspraken gemaakt. Zie hiervoor deel A van deze nota (thema publiek belang – uitkomsten traject Bas Kurvers).

4. Sloop voor nieuwbouw is in de situatie van deze bewoner onbillijk en onevenredig en in strijd met artikel 3:4 lid 2 van de Awb. Bewoner heeft recht op duidelijkheid op korte termijn en hulp van de gemeente. De speciale gebiedsmanager die bewoners gaat helpen met oplossingen is van harte welkom. *Antwoord:*

Inmiddels is een omgevingsmanager aangesteld en hebben de gesprekken met bewoners plaatsgevonden bedoeld om bewoners te helpen bij de beantwoording van alle vragen.

Zienswijze 18 (Bewoner Weeskinderendijk)

Ontvankelijkheid

De zienswijze d.d. 31 januari 2024 is op 1 februari 2024 binnengekomen en is daarmee ontvankelijk.

1. Indiener zienswijze wil zijn huis niet verkopen. Zijn woning maakt net deel uit van het plangebied.

In het startdocument Maasterras Dordrecht, notitie reikwijdte en detailniveau van 11 oktober 2022 zijn afbeeldingen opgenomen waarop de woningen aan de Weeskinderendijk blijven staan. Er is aangegeven dat behoud van cultuurhistorische waarden van belang is voor de aantrekkelijkheid van de stad. De woningen Weeskinderendijk moeten daarom behouden blijven.

Antwoord:

Aankoop van de woningen aan de Weeskinderendijk Oost wordt noodzakelijk geacht om een haalbaar en kwalitatief goede woonwijk te kunnen bouwen. Het klopt dat in een eerder plan (de basisvariant in het startdocument eind 2022) het uitgangspunt was om de woningen te behouden. Deze basisvariant leverde volgens de OER niet de omgevingskwaliteit op die hoort bij een nieuwe woonwijk. Er is toen nagegaan welke alternatieven er mogelijk waren om dat knelpunt op te lossen. Daarop zijn drie alternatieven uitgewerkt en een voorkeursvariant opgesteld. Tijdens de informatieavonden in september 2023 en gedurende de bezwaarprocedure van de Wvg bleek een groot aantal bezwaren te zijn tegen de voorkeursvariant. Daarop heeft het college nogmaals de afweging gemaakt tussen alle belangen en heeft de afweging om zoveel mogelijk goede woningen te realiseren de doorslag gegeven. Zie ook deel A van deze nota (thema bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost).

2. Gemeentelijk beleid schrijft voor dat bouwhistorisch onderzoek wordt uitgevoerd. Dit is bij de woning van deze bewoner niet gebeurd.

Antwoord:

De woningen aan de Weeskinderendijk Oost zijn deels aangewezen als cultuurhistorisch waardevol. De woningen zijn uit 1919 en 1930, architect is voornamelijk onbekend. Binnen het plangebied is de gehele Weeskinderendijk onderdeel van de oorspronkelijke dijkstructuur van het Eiland aangemerkt. Deze dijkstructuur is van cultuurhistorische waarde en behoudenswaardig.

In het bestemmingsplan hebben ook de woningen een aanduiding 'cultuurhistorische waarde' gekregen. Vorig jaar is bouwhistorisch onderzoek gedaan naar het kantoor en de fabriek. Afspraak was dat de huizen in een later stadium onderzocht zouden worden. Dat verplicht de eigenaar om bij sloop eerst een bouwhistorisch onderzoek uit te voeren zodat de cultuurhistorische waarde goed gedocumenteerd wordt ten behoeve van de geschiedschrijving van Dordrecht. De waarde van de panden is echter niet zodanig dat de gemeente sloop wil voorkomen. In dat geval had een aanwijzing tot gemeentelijk monument moeten plaatsvinden. Deze beleidslijn ten aanzien van panden met cultuurhistorische waarden geldt niet alleen voor het plangebied maar wordt voor de hele gemeente gehanteerd.

Dit betekent dat net als bij de houtzagerij de verplichting bestaat om een bouwhistorisch onderzoek te verrichten voordat sloop gaat plaatsvinden. Wij hebben er voor gekozen te wachten met dit onderzoek zolang de woningen nog bewoond worden. Dit onderzoek zal dus later plaatsvinden.

Anders dan bij de houtzagerij kan daarbij niet meer de afweging worden gemaakt of het mogelijk is de aanwezige waarden te behouden aangezien het bestemmingsplan geen uitvoering van het plan mogelijk maakt waarbij de woningen behouden kunnen blijven.

De vraag of de arbeiders van de zagerij oorspronkelijk ook woonde in de woningen aan de Weeskinderendijk maakt dat niet anders.

3. Het ontwerpbestemmingsplan is in strijd met de Ontwikkelvisie Spoor dat op 28 januari 2020 is vastgesteld door de raad.

Op diverse foto's van de nieuwe situatie is duidelijk de bestaande bebouwing van de Weeskinderendijk te zien.

Antwoord:

De variant om in de plannen voor het Maasterras de woningen aan de Weeskinderendijk te behouden is uitgebreid onderzocht in de OER. Uit de OER blijkt dat alle varianten of alternatieven die voorzien in behoud van de woningen aan Weeskinderendijk Oost niet de kwaliteit voor het woongebied Maasterras opleveren die de gemeenteraad wenst.

Zie voor een nadere toelichting deel A van deze nota: de thematische beantwoording bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost

4. Participatie

In de startnotitie is gewezen op het belang van participatie. Uitkomsten van de participatie worden opgenomen in de OER. Er heeft geen participatie plaatsgevonden met de bewoners van de Weeskinderendijk.

Antwoord:

Zie voor een nadere toelichting de thematische beantwoording Communicatie en proces.

5. Bewoner verzet zich tegen het opgelegde voorkeursrecht en weigert zijn huis te verkopen. Nieuwe woningbouw in het plangebied wordt daarmee onuitvoerbaar.

Antwoord:

Uitgaande van de noodzaak van woningbouw is het van belang dat de gemeente deze woningen kan aankopen tegen reguliere marktprijzen. De toepassing van het instrument voorkeursrecht moet voorkomen dat ontwikkelaars / speculanten gronden opkopen waardoor de grondprijzen te veel gaan stijgen en daarmee de haalbaarheid van woningbouw in het Maasterras onder druk zetten. De toepassing van het voorkeursrecht is dan het enige instrument dat de gemeente dan kan inzetten om dit te voorkomen. Mocht aankoop uiteindelijk niet mogelijk blijken dan kan de gemeente overwegen over te gaan tot onteigening. Daarmee is de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan verzekerd.

Zienswijze 19 (Bewoner omgeving)

De zienswijze d.d. 28 januari 2024 is op 30 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

1. Openbare ruimte

Indiener zienswijze brengt regelmatig zijn visie op de openbare ruimte in binnen het Platform Duurzaam Dordrecht en heeft ook ingesproken in de commissie die over openbare ruimte in de binnenstad ging. Indiener zienswijze heeft enkele schetsen meegestuurd om mee te geven als mogelijkheid voor een duurzame inrichting voor Maasterras 1^e fase.

Antwoord:

Dit ontwerp is nog niet meegenomen bij de uitwerking van de proefverkaveling die als uitgangspunt is genomen voor het vastgestelde bestemmingsplan. Dat kan wel meegenomen worden in de uitwerking van die proefverkaveling in een stedenbouwkundig ontwerp, dat volgt na de vaststelling van het bestemmingsplan. Zie ook de beantwoording in de deel A van deze nota: het thema woningbouwprogramma waarin het vervolgproces is beschreven.

Zienswijze 20 (bewoners Weeskinderendijk)

De zienswijze d.d. 30 januari 2024 is op 30 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

1. Ten onrechte niet als zodanig bestemmen van bestaand legaal gebruik

Er wordt niet duidelijk gemotiveerd waarom de woningen van de Weeskinderendijk Oost plaats moeten maken voor woningen in hoge dichtheid. Hier staat niets over in de plantoelichting. Onduidelijk is waarom de volkshuisvestelijke belangen moeten prevaleren boven de belangen van de bewoners.

Antwoord:

De gemeente Dordrecht heeft een woningbouwopgave van 11.000 woningen en beperkt ruimte om in een hoge dichtheid te bouwen. Aankoop van de woningen aan de Weeskinderendijk Oost wordt noodzakelijk geacht om een haalbaar en kwalitatief goede woonwijk te kunnen bouwen. De opgestelde OER biedt hiervoor de onderbouwing als het gaat om de voorkeursvariant in het ontwerpbestemmingsplan. Inmiddels is sprake van een aangepast bestemmingsplan en is nader onderbouwd welke afweging de gemeenteraad heeft gemaakt. Zie hiervoor deel A van deze nota (thema bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost).

2. Waarom is er niet gekozen om elders in de gemeente te bouwen, zodat de bewoners ter plaatse kunnen blijven wonen?

Antwoord:

Die afweging is gemaakt in de gemeentelijk omgevingsvisie. Zie ook deel A van deze nota: de thematische beantwoording voor het thema publiek belang – uitkomsten traject Bas Kurvers waarin nader onderbouwd wordt waarom deze locatie niet alleen voor de gemeente maar ook voor rijk en provincie van belang is.

3. Bestemmingsplan kan niet worden vastgesteld zolang bewoners geen alternatieve woonruimte hebben gevonden.

Antwoord:

Dat klopt. Inmiddels is een traject ingezet tot aankoop van de woningen. Wanneer een eigenaar aan de gemeente verkoopt zal een reële marktprijs worden geboden. Bij eerdere aanbiedingen van eigenaren in het plangebied is gebleken dat betreffende eigenaren een vergelijkbare woning hebben kunnen terugkopen. Aanvullend hierop heeft de gemeenteraad op 4 februari 2025 besloten om de woningen Weeskinderendijk-Oost waarop een voorkeursrecht rust, te verwerven op basis van een volledige schadeloosstelling. Daardoor kan de gemeente een hogere vergoeding aan de bewoners betalen om een alternatieve woonruimte te vinden.

4. Ontwerpbestemmingsplan niet rijp voor terinzagelegging/ onuitvoerbaar

Er heeft geen toereikende belangenafweging plaatsgevonden tussen belangen van de bewoners en de belangen die ten grondslag liggen aan dit bestemmingsplan.

Antwoord:

Zie deel A van deze nota: de thematische beantwoording voor het thema bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost en het thema publiek belang – uitkomsten traject Bas Kurvers.

- 5. Bestemmingsplan is te vaag en biedt te weinig rechtszekerheid. Veel kritische punten zijn nog niet uitgezocht. Ondanks dat het een plan verbrede reikwijdte is, moet er wel voldoende inzicht bestaan over de haalbaarheid van het bestemmingsplan. Dat is er nu niet.**

Antwoord:

Het bestemmingsplan is op dit onderdeel aangevuld. Zie ook de thematische beantwoording publiek belang – uitkomsten traject Bas Kurvers.

- 6. Ontwerpbestemmingsplan is niet in overeenstemming met de ontwikkelvisie Spoorzone.**

Antwoord:

Het ontwerpbestemmingsplan is een nadere uitwerking van de ontwikkelvisie, die globaal de kaders biedt en die niet als blauwdruk is bedoeld. Op onderdelen is inderdaad sprake van afwijkingen. Het is aan de gemeenteraad om daar de afweging te maken of hier de ontwikkelvisie wel of niet gevolgd kan worden.

- 7. Ontwerpbestemmingsplan scoort op veel punten slecht in de OER.**

Antwoord:

De OER laat zien dat er geen reële alternatieven zijn die een hogere score opleveren. Het ontwerpbestemmingsplan scoort boven de minimale kwaliteit en op verschillende aspecten richting optimale kwaliteit.

- 8. Het weghalen van de autobrug heeft allerlei nadelige gevolgen voor de woon-en leefomgeving welke niet worden ingedekt door het ontwerp-bestemmingsplan.**

Antwoord:

Aan deze zienswijze wordt tegemoet gekomen met de uitkomsten van het traject Bas Kurvers. Zie de toelichting in de deel A van deze nota.

- 9. Leefwijze woonwagewoners**

Leefwijze van de woonwagewoners moet worden beschermd. In het ontwerpbestemmingsplan wordt totaal niet ingegaan op de vraag hoe de gemeente ervoor wil zorgen dat de woonwagengkampbewoners hun levenswijze op een respectabele manier kunnen blijven uitoefenen. In de OER staat enkel dat er een alternatieve locatie dient te worden gevonden, welke intentie niet in de ontwerpbestemmingplanregels terugkomt.

Antwoord:

Voor de verplaatsing van het woonwagencentrum is een afzonderlijk traject ingezet. Zie voor een nadere toelichting de thematische beantwoording Woonwagenlocatie.

- 10. Cultuurhistorie**

Sommige woningen Weeskinderdijk hebben cultuurhistorische waarden en er zijn ook gebiedskarakteristieken aanwezig. Dit valt onder cultuurerfgoed en heeft een prioritering in de Omgevingsvisie. Dit mag dus niet verslechteren.

Antwoord:

De woningen aan de Weeskinderdijk Oost zijn deels aangewezen als cultuurhistorisch waardevol. De woningen zijn uit 1919 en 1930, architect is vooralsnog onbekend. Binnen het plangebied is de gehele Weeskinderdijk onderdeel van de oorspronkelijke dijkstructuur van het Eiland aangemerkt. Deze dijkstructuur is van cultuurhistorische waarde en behoudenswaardig.

In het bestemmingsplan hebben ook de woningen een aanduiding 'cultuurhistorische waarde' gekregen. Wij hebben vorig jaar bouwhistorisch onderzoek laten doen naar het kantoor en de fabriek. Afspraak was dat de huizen in een later stadium onderzocht zouden worden. Dat verplicht de eigenaar om bij sloop eerst een bouwhistorisch onderzoek uit te voeren zodat de cultuurhistorische waarde goed gedocumenteerd wordt ten behoeve van de geschiedschrijving van Dordrecht. De waarde van de panden is niet zodanig dat de gemeente sloop wil voorkomen. In dat geval had de aanwijzing tot gemeentelijk monument moeten plaatsvinden. Deze beleidslijn ten aanzien van panden met cultuurhistorische waarden geldt niet alleen voor het plangebied maar wordt voor de hele gemeente gehanteerd.

Dit betekent dat net als bij de houtzagerij de verplichting bestaat een bouwhistorisch onderzoek te verrichten voordat sloop gaat plaatsvinden. Wij hebben er voor gekozen te wachten met dit onderzoek zolang de woningen nog bewoond worden. Dit onderzoek zal dus later plaatsvinden.

Anders dan bij de houtzagerij kan daarbij niet meer de afweging worden gemaakt of het mogelijk is de aanwezige waarden te behouden aangezien het bestemmingsplan geen uitvoering van het plan mogelijk maakt waarbij de woningen behouden kunnen blijven.

11. Strijd omgevingsvisie

In het Masterplan wordt aangegeven dat (cultuurhistorische) karakteristieke plekken, verbindingen en uitzichten (deels) verdwijnen. Dat is strijdig met de doelen van de Omgevingsvisie.

Antwoord:

In lijn met de omgevingsvisie wordt er voor gekozen de cultuurhistorische waarden zoals de Weeskinderdijk in te passen. Er is dus geen sprake van strijdigheid. Zie hiervoor ook de OER, opgenomen als bijlage 1 bij het ontwerpbestemmingsplan.

12. Scores OER

Het ontwerpbestemmingsplan scoort in de OER op vijf van de zeven hoofdpunten uit de Omgevingsvisie slecht. In de toelichting wordt continu aangehaald dat zaken nog nader moeten worden uitgewerkt. Moet een dergelijk laag scorend bestemmingsplan dan wel worden vastgesteld?

Antwoord:

Zie de beantwoording onder 10. Van slechte scores is geen sprake.

13. Terug naar de tekentafel

Beter is het om met het bestemmingsplan terug naar de tekentafel te gaan en de verschillende aspecten aan de hand van de OER beter uit te werken.

Antwoord:

Alle varianten en alternatieven, inclusief het nieuwe aangepaste plan zijn afgewogen en beoordeeld aan de hand van de omgevingsaspecten in de OER.

14. Ontwikkelvisie

Een bestemmingsplan moet in lijn zijn met de ontwikkelvisie, anders zijn de handelingen van de overheid niet in de lijn der verwachtingen, wat wel moet op grond van het rechtszekerheidsbeginsel en vertrouwensbeginsel. Indien de afwijking van de ontwikkelvisie was beoogd, is dit onvoldoende gemotiveerd en is niet een redelijke afweging gemaakt om van de omgevingsvisie af te wijken.

Antwoord:

Het ontwerpbestemmingsplan laat het resultaat zien van de uitwerking van de ontwikkeling. In De OER is dat uitgebreid verantwoord. Van strijd met het rechtzekerheidsbeginsel of vertrouwensbeginsel is geen sprake.

15. Ondeugdelijk onderzoek naar beschermde zoogdieren en ontbreken ontheffing Wnb

Er zitten verschillende beschermde diersoorten in het plangebied. Voor sommigen moet een ontheffing worden aangevraagd. Dit is niet gebeurd. Ook dekt het ontwerpbestemmingsplan niet in dat de activiteiten die het beoogt niet mogen worden uitgevoerd zolang niet de vereiste ontheffingen zijn verkregen. Zie de volgende onderdelen:

1. Het globale vleermuisonderzoek is niet uitgevoerd volgens het Vleermuisprotocol 2021.
2. Het onderzoek wijst uit dat er binnen het plangebied mogelijke verblijfplaatsen zijn van (dwerg)vleermuizen en is het plangebied geschikt als foerageergebied en als vliegroute.
3. Niet alle locaties die uit de onderzoeken naar voren komen als geschikt voor beschermde diersoorten zijn onderzocht.
4. In het 'Nader onderzoek ecologie Maasterras te Dordrecht' is geconcludeerd dat ondanks dat er gierwaluwen zijn gespot er geen gierwaluwen zijn gezien die een binding hebben met de gebouwen in M2 en M5. Dat waren slechts overvliegende individuen die geen binding hebben in het gebied. Deze conclusie is niet te volgen.
5. In de toelichting wordt genoemd dat in artikel 9, lid 9.5 van de Regels waarborgt dat er voorafgaand aan het vaststellen van het ontwerpbestemmingsplan een ontheffing voor de aantasting van de verblijfplaats voor de huismus en gewonde dwergvleermuizen wordt aangevraagd. Maar de regels die zijn opgesteld hebben niet specifiek betrekking op bescherming van diersoorten. Ook is er geen regel die het verkrijgen van ontheffing als eis stelt om activiteiten te mogen verrichten.
6. Het bovenstaande betekent dat niet de vereiste ontheffingen zijn verkregen van de provincie. Dit moet wel op grond van hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming.
7. De onderzoeken zijn onvolledig. Niet alle potentiële locaties zijn onderzocht. Hiermee kan niet worden uitgesloten dat zich binnen het plangebied (nog) meer beschermde soorten bevinden, terwijl er sterke aanwijzingen zijn dat die er wel zijn.

Antwoord:

Het ontwerpbestemmingsplan, in vastgestelde bestemmingsplan nog nader aangevuld, laat de resultaten zien van de uitgevoerde onderzoeken. Aangezien de uitbreiding van het plangebied met de Weeskinderendijk Oost pas bij het ontwerp (als uitkomst van de OER) bij het plan is betrokken, zijn ook de onderzoeken voor dit onderdeel later uitgevoerd. De toelichting van het bestemmingsplan is hierop aangevuld met aanvullende onderzoeken en een onderbouwing waarom aangenomen kan worden dat voldaan wordt aan de voormalige Wet natuurbescherming (nu Omgevingswet) inclusief te verlenen ontheffingen.

16. Geen onderbouwing stikstof

In de toelichting is al aangegeven dat niet de meest actuele AERIUS-toets is uitgevoerd. Dus is de stikstofberekening onbruikbaar en geeft geen onderbouwing voor de uitvoerbaarheid van het plan.

Antwoord:

De plantoelichting is op dit onderdeel (zoals aangekondigd) geactualiseerd.

17. Een essentiële voorwaarde voor het slagen van het bestemmingsplan is dat voorgenomen terugdringing van het autogebruik, met lage parkeernormen, ook daadwerkelijk gerealiseerd gaat worden. Door de onzekerheden in het plan is dat niet zeker.

Antwoord:

Zie hiervoor het vastgestelde programma mobiliteit (2024). In dit mobiliteitsplan wordt, gesteund door diverse verkeerstudies, aangenomen dat het wel mogelijk is het autogebruik terug te dringen. Dit beleid is doorgetrokken in het bestemmingsplan Maasterras. De toelichting is op dit onderdeel aangevuld.

18. In de toelichting wordt gesteld dat nieuw onderzoek zal plaatsvinden, maar dit is niet geborgd in het bestemmingsplan.

Antwoord:

De toelichting is op dit onderdeel aangevuld.

19. Woningbouwcategorieën (artikel 9, lid 9.2.5)

Artikel 9, lid 9.2.5, bevat woningbouwcategorieën. Niet duidelijk, want niet gedefinieerd, is wat exact verstaan moet worden onder 'sociale huur', 'middenhuur' en 'betaalbare koop'.

Antwoord:

Dat blijkt uit de doelgroepenverordening waarnaar in het bestemmingsplan verwezen wordt.

20. Hoe verhoudt het ontwerpbestemmingsplan zich tot het percentage betaalbare woningen (hogere percentages sociale huur) van de provincie Zuid- Holland?

Antwoord:

Zie hiervoor de beantwoording van de zienswijzen van de provincie (zienswijze nr.21).

21. Bereikbaarheid stad in het geding

Zowel in de Ontwikkelvisie Spoorzone als de Omgevingsvisie 1.0 wordt het belang van bereikbaarheid benadrukt. Ook in het coalitieakkoord 2022-2026 wordt dit genoemd. In het mobiliteitsplan 2040 wordt aangegeven dat terugbrengen van het autoverkeer alleen gebeurt als dat noodzakelijk en wenselijk is.

Door het afsluiten van de stadsbrug voor autoverkeer zal de drukte op de A16, de Laan der Verenigde naties/Dokweg en de Weeskinderendijk toenemen en zal Zwijndrecht lijden onder deze plannen. In het Masterplan is aangegeven dat de stadsbrug weggaat, maar elders in het plan lijkt het te worden gebruikt voor fietsers en stadsbussen. De situatie is onduidelijk, wat is nu het plan?

Antwoord:

Aan deze zienswijze wordt tegemoet gekomen met de uitkomsten van het traject Bas Kurvers. Zie de toelichting in de deel A van deze nota.

22. Evenredig

Elk besluit van een bestuursorgaan moet evenredig zijn. het vaststellen van het ontwerpbestemmingsplan een discretionaire bevoegdheid is, dus er is ruimte voor belangenafweging. Het besluit moet geschikt zijn om het beoogde doel te bereiken, het moet noodzakelijk zijn en evenredig zijn. Het doel van de plannen is uiteindelijk om de verkeersveiligheid te bewerkstelligen en om de ruimte optimaal te benutten. Er is geen onderzoek waarin wordt aangetoond dat het afsluiten van de brug bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Er wordt zelfs aangegeven dat nader verkeers- en maatregelenonderzoek moet aantonen of afsluiting wel mogelijk is.

Antwoord:

Aan deze zienswijze wordt tegemoet gekomen met de uitkomsten van het traject Bas Kurvers. Zie hiervoor de toelichting in de deel A van deze nota.

23. Alternatief voor Stadsbrug

Er zijn reële alternatieven voor het afsluiten van de brug. De stadsbrug kan overgaan naar een tunnel of alleen door fietsverkeer gebruikt worden. Uit het Masterplan wordt immers

duidelijk dat auto's wel voorlangs de voet van de brug kunnen blijven rijden. Dit trekt de noodzakelijkheid om de stadsbrug autoluw te maken nog meer in twijfel.

Antwoord:

Aan deze zienswijze wordt tegemoet gekomen met de uitkomsten van het traject Bas Kurvers. Zie de toelichting in de deel A van deze nota.

24. Effecten afsluiting Stadsbrug

Om de stadsbrug af te sluiten voor al het (auto)verkeer dan wel slopen creëert meer nadelige effecten dan het goed doet. Er wordt met een kanon op muggen geschoten. Ook zal het weghalen van de stadsbrug leiden tot meer drukte op andere plaatsen wat de bereikbaarheid van de stad ook nog eens verslechtert.

Antwoord:

Aan deze zienswijze wordt tegemoet gekomen met de uitkomsten van het traject Bas Kurvers. Zie de toelichting in de deel A van deze nota.

25. Niet evenredig

Het bovenstaande komt erop neer dat het weghalen of afsluiten van de stadsbrug in strijd is met het evenredigheidsbeginsel. Met de huidige inzichten kan het bestemmingsplan simpelweg niet worden vastgesteld.

Antwoord:

Aan deze zienswijze wordt tegemoet gekomen met de uitkomsten van het traject Bas Kurvers. Zie de toelichting in de deel A van deze nota.

26. Onderzoek externe veiligheidsaspecten in verband met spoor en A16

Het plangebied in de buurt ligt in de buurt van de basisnetroute en daarom wordt onderzoek verricht naar mogelijke gevaren. Is de Veiligheidsregio op de hoogte van het ontwerpbestemmingsplan en het externe veiligheidsonderzoek?

Antwoord:

Ja de veiligheidsregio is geweest bij de planontwikkeling en uitwerking van het plan. Ook zal zij worden betrokken bij de toets van aanvraag omgevingsvergunning met bijbehorend stedenbouwkundig plan. Juist hier zullen de aspecten beheersbaarheid en zelfredzaamheid aan de orde komen.

27. Artikel 7 Bevt

De vereisten uit artikel 7 van het Bevt (verplichting om mogelijkheden op te nemen hoe personen zich in veiligheid kunnen brengen bij een ramp en op welke wijze het tegengaan of beperken van een ramp wordt verwezenlijkt) staan niet in het bestemmingsplan. Dat bij de stedenbouwkundige uitwerking van het openbaar gebied deze aspecten nog worden betrokken is ontoereikend en geeft een te algemeen beeld. Ontwerpbestemmingsplan is in strijd met artikel 3:2 en 3:46 van de Awb. Bestemmingsplan is niet compleet en mag niet worden vastgesteld.

Antwoord:

Aan de grenzen van het plangebied zijn spoor-, weg en waterwegen gelegen die behoren tot het basisnet. Het plangebied ligt dan ook geheel in de toekomstige gifwolk aandachtsgebieden van spoor, weg en water. Daarnaast ligt het plangebied vrijwel geheel in de explosie aandachtsgebieden en voor een zeer klein deel in het brandaandachtsgebied van spoor, weg en water. Bij het tot stand komen van het plan zijn de risico's die optreden als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen onderzocht. Dit onderzoek laat zien dat als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen op het spoor er sprake is van een aanzienlijk risico. De risico's als gevolg van het vervoer over water en weg zijn daar in tegen zeer beperkt.

Artikel 7 van het Bevt geeft aan dat dit de toelichting op dit plan moet ingaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp voordoet.

Terecht wordt gewezen op het ontbreken van de aspecten beheersbaarheid en zelfredzaamheid conform artikel 7 BEVT.

Dit plan is flexibel van opzet en heeft tot doel de in het masterplan opgenomen doelstellingen te realiseren. De gekozen opzet heeft een hoog abstractie niveau dit maakt het lastig om in detail in te gaan op de aspecten beheersbaarheid en zelfredzaamheid. Dit neemt niet weg dat aan de toelichting op dit bestemmingsplan een beschrijving op hoofdlijnen voor de aspecten beheersbaarheid en zelfredzaamheid zal worden wordt toegevoegd. Het bestemmingsplan moet op het niveau van deelgebieden verder worden uitgewerkt. In de regels behorende bij dit bestemmingsplan is in artikel 9.6 "Aanvraagvereisten omgevingsvergunning" bepaalt dat bij de aanvraag van een omgevingsvergunning bouwen of inrichting openbaar gebied minimaal per buurt een stedenbouwkundig plan moet worden ingediend. Dit plan heeft het juiste detailniveau voor beoordeling van de aspecten beheersbaarheid en zelfredzaamheid en voor zal advies worden voorgelegd aan de Veiligheidsregio Zuid Holland Zuid. Overigens is het niet zo dat het plan en planregels leiden tot een zeer onveilige situatie. In het raamwerk voor de inrichting van maasterras zijn een aantal voor externe veiligheid essentiële keuzes gemaakt:

1e De regels laten het bouwen binnen een brandaandachtsgebied niet toe. Binnenshuis verblijvende personen zijn beschermd tegen dit optredende scenario.

2e De nieuwbouwwoningen worden gebouwd onder het BENG-regime. Dit regime stelt vanuit energetisch perspectief hoge eisen aan ventilatie en luchtdichtheid van een gebouw. Dit samen met de eisen uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (BBL) met betrekking tot afschakelbare mechanische ventilatie zorgen er voor dat in huis schuilen bij een incident met toxische stoffen de meest veilige optie is.

3e De eerstelijns bebouwing bevindt zich op 90 meter vanaf de zijkant van het spoor maar ruim binnen het explosie aandachtsgebied. Door het instellen van een explosie voorschriftgebied worden de woningen verplicht voorzien van de in het BBL opgenomen maatregel t.a.v. scherfvrjiglas. Bij de eerst volgende wijziging van het omgevingsplan voor het spoor zal dit ook formeel onder de Omgevingswet een regeling krijgen.

28. Evenementen

In het onderzoeksrapport wordt alleen ingegaan op mogelijke slachtoffers bij evenementen, niet op bezoekers van het toekomstige Maaspark.

Antwoord:

Het verwachte gebruik van het Maaspark,- buiten de evenementen om- is niet zodanig intensief dat dit invloed heeft op de hoogte van het groepsrisico, Ondanks dat het park door de parkeergarage wordt afgeschermd van het spoor, zullen er bij de incidentscenario's explosie en gifwolk slachtoffers kunnen vallen onder in het park aanwezige personen. Dit is elders in de stad niet anders. Overigens zal het behoud van het huidige emplacement, zoals voorgesteld in de staat van wijzigingen (deel D van deze nota), de ruimte voor evenementen aanzienlijk beperken.

29. Speelvoorzieningen

Een van de speelvoorzieningen voor kinderen is erg dichtbij het spoor. Al is het een beperkt kwetsbaar object, het is de vraag of het wenselijk is om dergelijke voorzieningen naast een spoor te plaatsen waar gevaarlijke stoffen over worden vervoerd en die net in of net buiten de zone voor brandaandachtsgebied ligt.

Antwoord:

Het Masterplan geeft een richting aan de ontwikkeling. Zoals onder 27 is beschreven dient bij de aanvraag om een omgevingsvergunning een stedenbouwkundig plan voor het betreffende deelgebied te worden ingediend. De locatie van speelvoorzieningen maken deel uit van een dergelijk plan. Deze plannen zullen worden beoordeeld op het aspect zelfredzaamheid. Gelet hierop is het onwaarschijnlijk dat de aangegeven locatie als speelvoorziening wordt ontwikkeld. Door de gewijzigde stedenbouwkundige opzet en het behoud van het emplacement zal deze situatie zich niet meer voor kunnen doen.

30. Kantoorlocatie

Ook is er in het masterplan een kantoorlocatie binnen het brandaandachtsgebied. Dit is een kwetsbaar object en mag niet zo dicht op het spoor worden gebouwd.

Antwoord:

De ligging van een bouwvlak binnen een brandaandachtsgebied betekent dat bij de planvorming rekening moet worden gehouden met de risico's van een brand en in dit geval ook van explosies en gifwolken. Het aandachtsgebied heeft dan ook niet de status van een zone waar niet gebouwd mag worden. Echter sinds 2005 geeft het risicobeleid van de gemeente Dordrecht aan dat de bouw van (beperkt-)kwetsbare gebouwen binnen een brandaandachtsgebied niet is toegestaan

31. Masterplan en ontwerpbestemmingsplan sluiten niet aan op elkaar, dit geeft ook aan dat het bestemmingsplan onzorgvuldig tot stand is gekomen.

Antwoord:

Het klopt dat er verschil zit in het Masterplan en het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan vormt het raamwerk voor het realiseren van de in het masterplan opgenomen doelstellingen (zie antwoord onder nummer 27). Bij de vaststelling is het masterplan overigens vervangen door de nota stedenbouwkundige randvoorwaarden die vertaald zijn in het bestemmingsplan.

32. Zon- en daglichtstudies - te weinig zon | inbreuk op woon- en leefklimaat

Binnen stedelijk gebied is het gebruikelijk om de lichte TNO-norm te hanteren als het gaat om zon- en daglicht, wat neerkomt op twee zonuren per dag in een woning. Hoe kan het woon- en leefklimaat worden gegarandeerd als bewoners Weeskinderdijk er nog wonen en er hoogbouw van 15 en 35 meter hoog wordt gebouwd? Indien niet is voldaan aan de norm van minimaal twee uur zon per dag, is er geen sprake van een goed woon- en leefklimaat. De zon- en daglichtstudies laten zien dat op bepaalde punten continu schaduw is. Dat is geen goede ruimtelijke ordening.

Antwoord:

Het bestemmingsplan voorziet in een regeling die moet voorkomen dat er te weinig zon- en daglicht kan ontstaan.

33. Mogelijke schending mensenrechten kampbewoners

Woonwagenvakken worden bewoond door mensen met een bepaalde levenswijze die volgens Europese en internationale regels moeten worden beschermd. In de OER wordt gesproken over dat voor de woonwagens een nieuwe locatie wordt gezocht. Dit is echter niet gegarandeerd in het ontwerpbestemmingsplan. Bewoners Weeskinderdijk maken zich zorgen over eventuele schending van de mensenrechten in hun omgeving.

Antwoord:

De gedane toezegging, dat de woonwagens pas weg hoeven als eerst een nieuwe locatie is gevonden, blijft staan. Zie voor een nadere toelichting de thematische beantwoording Woonwagenlocatie.

34. Mogelijkheid tot onteigening woningen Weeskinderdijk

Bewoners Weeskinderdijk voelen zich een speelbal van mogelijke ontwikkelingen nadat al eerder huizen opgekocht zijn en daarna weer verkocht. Dit levert strijd met het rechtszekerheidsbeginsel.

Antwoord:

Zie hiervoor deel A van deze nota (thema bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost).

35. Bewoners Weeskinderdijk willen blijven wonen waar zij wonen, en dat zij zonder reëel alternatief niet willen, en niet kunnen, verhuizen.

Antwoord:

Zie hiervoor deel A van deze nota (thema bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost).

36. Conclusie

Ontwerpbestemmingsplan is prematuur en was niet rijp voor terinzagelegging, omdat op dit moment volstrekt onduidelijk is of aan de voorwaarden zoals deze gesteld zijn in het plan kan worden voldaan.

De uitvoering van het bestemmingsplan is onmogelijk; het ontwerpbestemmingsplan, en de daarin ten grondslag gelegde onderbouwingen/ onderzoeken, zijn incompleet en vergen nadere onderzoeken, nadere ontheffingen en nader overleg met bijvoorbeeld omwonenden, Rijkswaterstaat en de gemeente Zwijndrecht.

Het uitdrukkelijke verzoek is om het bestemmingsplan niet vast te stellen.

Antwoord:

Het klopt dat het ontwerpbestemmingsplan nog niet rijp was voor vaststelling. Dat was ook in de toelichting van het bestemmingsplan aangegeven. Inmiddels is het bestemmingsplan op dit onderdeel voorzien van een nadere motivering. Zie voor een nadere toelichting de thematische beantwoording Publiek belang – uitkomsten traject Bas Kurvers. Daarmee is naar ons oordeel sprake van een uitvoerbaar plan.

Zienswijze 21 (provincie Zuid Holland)

De zienswijze d.d. 25 januari 2024 is op 29 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

1. Behoeft woningen en voldoende sociale huurwoningen

Indiener zienswijze verzoekt het geheel aan woningen (ook sociale huur) dat wordt mogelijk gemaakt met het bestemmingsplan Maasterras op te nemen in de regionale woningbouwprogrammering. Het bestemmingsplan kan pas worden vastgesteld op het moment dat GS deze woningbouwaantallen en het percentage sociaal heeft aanvaard.

Antwoord:

De woningbouw in het bestemmingsplan Maasterras moet bijdragen aan een toegankelijke en duurzame woningmarkt binnen de provincie. Inmiddels zijn wij in overleg met de provincie op welke wijze dat het beste te bereiken is binnen Dordrecht en welke bijdrage de uitvoering van het bestemmingsplan Maasterras daar aan moet bieden. In aanvulling op deze zienswijze, hebben wij eind 2024 de zogenaamde "groeipadbrief" ontvangen. Het college is in gesprek met de provincie ten aanzien van groeipadaafspraken voor Dordrecht waarin met de specifieke situatie van de stad rekening wordt gehouden. Zie in dit verband

ook de thematische beantwoording in deel A van deze nota, onder het thema Woningbouwprogramma. De zienswijze vormt op dit onderdeel geen aanleiding tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan.

2. Bereikbaarheid

Indiener zienswijze waardeert de inzet in het plan Maasterras op de uitgangspunten van de beleidskeuze verstedelijking uit de Omgevingsvisie Zuid- Holland. Maasterras is georiënteerd op hoogwaardig openbaar vervoer en heeft als ambitie om de langzaam vervoersrelaties te versterken. Indiener zienswijze wil enkele aandachtspunten meegeven:

- Het STOMP-principe is beschreven en er is beschreven hoe hiermee wordt ingezet op een goed bereikbare en hoogwaardige leefomgeving. De directe loop- en fietsverbindingen naar het centrum en de bereikbaarheid via het spoor ontbreken echter. Verzoek is de langzaam verkeersverbindingen en het OV mee te nemen in het verkeersonderzoek en duidelijk terug te laten komen in het planontwerp.

Antwoord:

Het plan voor Maasterras voorziet onder andere in nieuwe loop- en fietsverbindingen met het centrum van de stad en het station. Ook binnen het gebied is de inrichting met langzaam verkeerroutes opgenomen. Het verkeersonderzoek bij het MER en het plan is uitgevoerd met een unimodaal verkeersmodel. OV en fiets zijn hier niet in opgenomen. Er is wel rekening gehouden met de aanwezigheid van OV en (nieuwe) fietsverbindingen door dit te vertalen naar lagere parkeernormen en daardoor een lagere verkeersgeneratie voor Maasterras. In de stedenbouwkundige randvoorwaarden (bijlage 1 bij de regels) wordt vastgelegd waar en hoe de langzaam verkeersbindingen worden aangelegd.

Door een gewijzigde vaststelling krijgt dit ook juridisch doorwerking in de regels. Zie hiervoor de staat van wijzigingen opgenomen in de deel D van deze nota.

- Plannen stadsbrug: het verkeersonderzoek heeft een eerste inzage in de gevolgen voor de verkeersafwikkeling en het wegennet gegeven. Er is wel meer voorbereiding en afstemming tussen alle betrokken partijen nodig. Verzoek is om de gevolgen voor de bereikbaarheid in breder verband te onderzoeken en een brede afweging te maken.

Antwoord: zie hiervoor de thematische beantwoording in deel A van deze nota, onder de thema's 'publiek belang – uitkomsten traject Bas Kurvers' en 'mobiliteit'.

- Busremise: Verplaatsing van de busremise kan effect hebben op de dienstregeling en daarmee de kwaliteit van het openbaar vervoer. Verzoek is de gevolgen van de verplaatsing van de busremise te onderzoeken en een overwogen afweging te maken.

Antwoord:

De gemeente is samen met de provincie op zoek naar een geschikte nieuwe locatie van Qbuzz binnen de gemeente. Tot die tijd kan Qbuzz de locatie binnen het plangebied blijven gebruiken op basis van het overgangsrecht. Daarmee is de kwaliteit van het openbaar vervoer gewaarborgd.

3. Havenspoorlijn

De Zeehaven is voor de provincie een belangrijk watergebonden bedrijventerrein waar hoge-milieu categorieën zich kunnen vestigen. Duurzame en efficiënte bereikbaarheid van goederenvervoer naar dit gebied is belangrijk voor de huidige bedrijven en ook voor een duurzaam en kwalitatief vestigingsklimaat in de toekomst. De manier waarop de eerder genoemde belangen zijn meegenomen in het voornemen tot wegbestemmen is onvoldoende inzichtelijk. Indiener zienswijze gaat hierover graag in gesprek.

Antwoord:

Zie hiervoor de thematische beantwoording in deel A van deze nota, thema 'publiek belang – uitkomsten traject Bas Kurvers'

4. Detailhandel

In het bestemmingsplan is ruimte gereserveerd voor 1050 m² winkeloppeervlak. Het risico bestaat dat het aanbod verspreid wordt over de nieuwe woonwijk. Dit is in strijd met het provinciaal Omgevingsbeleid. Verzoek is om te borgen dat de nieuwe detailhandel geconcentreerd gerealiseerd gaat worden.

Antwoord:

Het bestemmingsplan zal op dit onderdeel aangevuld worden. Zie hiervoor deel D van deze nota: de staat van wijzigingen.

5. Detailhandel Hub

Het bestemmingsplan Maasterras maakt naast de nieuwe winkelconcentratie ook 500m² detailhandel mogelijk binnen de functieaanduiding groen – park 1 (artikel 3.4, onder c). Het gaat hierbij om bijbehorende voorzieningen ten behoeve van een mobiliteitshub. De mobiliteitshub wordt niet gedefinieerd in de planregels. Verzoek is om detailhandel op die locatie te schrappen omdat het strijdig is met de Omgevingsverordening.

Antwoord:

Het betreft hier functiegebonden kleinschalige detailhandel in de vorm van bijvoorbeeld een gemakswinkel in de parkeerhub. De parkeerhub moet daarbij gezien worden als een locatie met veel bezoekers als het gaat om deelmobiliteit, snelfietsroute F16, knooppunt bus, en last mile vervoer naar de haltes City Sprinter Dordrecht en Zwijndrecht. De ZHOV laat dit toe als het gaat om kleinschalige detailhandel. Aangezien de gewijzigde stedenbouwkundige opzet niet voorziet in andere functies dan parkeren stellen wij voor de detailhandel binnen de bestemming Groen – Park 1 te schrappen. Zie de staat van wijzigingen in deel D van deze nota. Mocht in de toekomst toch behoefte bestaan aan een dergelijke functie dan zal dat buitenplans aangevraagd kunnen worden, met daarbij concrete toetsing aan de regels uit de provinciale verordening.

6. Dienstverlening is in het bestemmingsplan als volgt gedefinieerd:

“Dienstverlening door een bedrijf of instelling dat in hoofdzaak een winkelkarakter heeft en daarbinnen passende diensten verleent gericht op het publiek, zoals stomerijen, wasserettes, kappers, makelaars, videotheken, banken, reis- en uitzendbureaus e.d. Onder dienstverlening worden beluizen en internetcafé's niet begrepen.” Verzoek is om in de definitie het begrip ‘winkelkarakter’ te schrappen en expliciet aan te geven dat onder dienstverlening detailhandel niet is begrepen om strijdigheid met artikel 6.13 Detailhandel uit de Omgevingsverordening uit te sluiten.

Antwoord:

Deze begripsbepaling wordt in alle bestemmingsplannen van de gemeente gebruikt. Wij hebben er geen bezwaar tegen om dit op de gevraagde wijze aan te passen en dat voortaan als nieuwe standaard voor Dordrecht te hanteren. Zie de staat van wijzigingen in deel D van deze nota.

7. Compensatie bedrijventerreinen

Op 26 september 2023 heeft Gedeputeerde Staten de regionale bedrijventerreinvisie van de Drechtsteden goedgekeurd (PZH-2023-838962813). Hierin is het bedrijventerrein op de locatie van Maasterras fase 1 opgenomen als transformatielocatie waar feitelijke compensatie mogelijk is. In het bestemmingsplan is een toelichting opgenomen over de uitwerking van deze feitelijke compensatie. Hierin kan indiener zienswijze zich vinden. Alleen moet nog voor vaststelling van het bestemmingsplan een alternatieve compensatielocatie gevonden worden voor de busremise.

Antwoord:

Voor de nieuwe locatie van Qbuzz hebben gaan wij uit van een locatie die niet aangewezen is als bedrijventerrein in de provinciale verordening. Mocht in overleg met de provincie toch een locatie worden gekozen die is aangewezen als bedrijventerrein, dan zal in dat kader ook voldaan moeten worden aan compensatieverplichting. Dat is dan onderdeel van de gesprekken met de provincie.

8. Kantoren

In de planregels van het bestemmingsplan worden kantoren mogelijk gemaakt. Er is echter geen maximum m² opgenomen. Ook ontbreekt een regeling/motivering voor de onderbouwing van de behoefte middels de regionale planlijst. Wij verzoeken het aantal

vierkante meters kantoren in de plan regels te maximaliseren en dit aantal vierkante meters op te nemen in de regionale planlijst.

Antwoord:

Wij kunnen instemmen met dit verzoek. Aan het bestemmingsplan zal een regel worden toegevoegd dat maximaal 10.000 m2 BVO aan kantoor is toegestaan. Zie de staat van wijzigingen in deel D van deze nota.

9. Externe veiligheid

Het huidige groepsrisico is 2,4 maal de oriëntatiewaarde en gaat naar 3,3 maal de oriëntatiewaarde.

Met deze zienswijze wordt de verhoging van het bestaande groepsrisico nogmaals bij de gemeenteraad van Dordrecht onder de aandacht gebracht. Het is van groot belang dat een goede afweging wordt gemaakt en dat bij vaststelling van het bestemmingsplan de overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico is verantwoord en er een goede afweging is gemaakt.

Antwoord:

In de structuurvisie "Dordrecht 2040" uit 2012 heeft de gemeenteraad van Dordrecht voor het eerst besloten over gebiedsgericht groepsrisicobeleid, inclusief een maximaal toelaatbaar groepsrisico van 4 maal de oriëntatiewaarde in de stationsomgeving (tussen brug en station). In de omgevingsvisie 1.0 uit 2022 heeft de raad dit beleid nogmaals bekrachtigd. Bij de vaststelling van dit plan zal de hoogte van het groepsrisico ook nu weer aan de raad worden voorgelegd met de vermelding dat de hoogte van het groepsrisico past binnen ons omgevingsbeleid. De plantoelichting zal op dit onderdeel worden aangevuld zoals aangegeven in de staat van wijzigingen (zie deel D van deze nota).

10. Externe veiligheid maatregelen

Er is geen aandacht besteed aan de risicocommunicatie, vlucht- en schuilmogelijkheden en de door de veiligheidsregio geadviseerde maatregelen. Op basis van de beleidsregel 'groepsrisico en ruimtelijke ordening' van de provincie Zuid-Holland moeten deze aspecten meegenomen zijn in de verantwoording van het groepsrisico.

Antwoord:

Dit plan is flexibel van opzet en heeft tot doel de stedenbouwkundige randvoorwaarden opgenomen als bijlage 1 bij het bestemmingsplan te realiseren. De gekozen opzet heeft een hoog abstractie niveau dit maakt het lastig om in detail in te gaan op de aspecten beheersbaarheid en zelfredzaamheid. Dit neemt niet weg dat aan de toelichting op dit bestemmingsplan een beschrijving op hoofdlijnen voor de aspecten beheersbaarheid en zelfredzaamheid wordt toegevoegd.

Het bestemmingsplan moet op het niveau van deelgebieden verder worden uitgewerkt. In de regels behorende bij dit bestemmingsplan is in artikel 9.6 "Aanvraagvereisten omgevingsvergunning" bepaald dat bij de aanvraag van een omgevingsvergunning bouwen of inrichting openbaar gebied minimaal per buurt een stedenbouwkundig plan moet worden ingediend. Dit plan heeft het juiste detailniveau voor beoordeling van de aspecten beheersbaarheid en zelfredzaamheid en voor zal advies worden voorgelegd aan de Veiligheidsregio Zuid Holland Zuid.

Overigens is het niet zo dat het plan en planregels leiden tot een zeer onveilige situatie. In het raamwerk voor de inrichting van maasterras zijn een aantal voor externe veiligheid essentiële keuzes gemaakt:

- De regels laten het bouwen binnen een brandaandachtsgebied niet toe. Binnenshuis verblijvende personen zijn in het hele plangebied beschermd tegen dit optredende scenario.*
- De nieuwbouwwoningen worden gebouwd onder het BENG-regime. Dit regime stelt vanuit energetisch perspectief hoge eisen aan ventilatie en luchtdichtheid van een gebouw. Dit samen met de eisen uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (BBL) met betrekking tot afschakelbare mechanische ventilatie zorgen er voor dat in huis schuilen bij een incident met toxische stoffen de meest veilige optie is.*
- De eerstelijns bebouwing bevindt zich op ten minste 90 meter vanaf de zijkant van het spoor maar ruim binnen het explosieaandachtsgebied door het instellen van een explosie voorschriftgebied worden de woningen verplicht voorzien van de in*

het BBL opgenomen maatregel t.a.v. scherfvrijglas. De afstand tot het spoor is zodanig dat niet gevreesd hoeft te worden voor het bezwijken van gebouwen als gevolg van overdruk. Het voorschriftengebied zal bij de eerst volgende wijziging van het omgevingsplan ook formeel in onder de Omgevingswet een regeling krijgen.

11. Zoekgebied kinderdagverblijven

Er zijn in het stedenbouwkundig plan twee zoekgebieden voor kinderdagverblijven en één zoekgebied voor een basisschool aangegeven. Deze liggen allemaal in het EAG waar geen zeer kwetsbare gebouwen gebouwd mogen worden. Het verzoek is bij het stedenbouwkundig plan de regeling voor externe veiligheid correct over te nemen.

Antwoord:

Het Masterplan (en de opvolger daarvan) geeft een richting aan de ontwikkeling. Zoals hierboven is beschreven dient bij de aanvraag om omgevingsvergunning een stedenbouwkundig plan voor het betreffende deelgebied te worden ingediend. De locatie van zeer kwetsbare bestemmingen maken deel uit van een dergelijk plan. De regels behorende bij dit plan maken vestiging van dit type gebouwen niet mogelijk. Naar aanleiding van deze zienswijze is de aanvraagvereiste bij een omgevingsvergunning aangepast en is ook overleg met de veiligheidsregio voorgeschreven. Zie hiervoor de Staat van wijzigingen in deel D van deze nota.

12. Evenementen

Binnen de bestemming Groen- park1 worden evenementen mogelijk gemaakt in de veiligheidszone. Er is geen maximum aantal bezoekers opgenomen. De planregels sluiten grote evenementen niet per definitie uit. Het verzoek is hier nog nader op in te gaan en te beschrijven hoe wordt omgegaan met risicocommunicatie, bereikbaarheid voor de hulpdiensten en zelfredzaamheid, zoals benoemd in de beleidsregel groepsrisico en ruimtelijke ordening van de provincie Zuid-Holland.

Antwoord:

In de toelichting op het bestemmingsplan is aangegeven dat er ruimte wordt geboden aan middelgrote evenementen tot circa 20.000 bezoekers (categorie 3 evenementen). In de regels (artikel 3.4) is het maximaal te houden aantal evenementen per evenementencategorie gereguleerd. Gelet op het aantal evenementen en de categorie evenementen is in de risicoanalyse rekening gehouden met de jaarlijkse aanwezigheid ca. 100.000 bezoekers. Dit leidt niet tot conflicten met het door Dordrecht in de omgevingsvisie vastgestelde veiligheidsbeleid. Het plan biedt ruimte aan evenementen maar geeft niet aan welke evenementen plaatsvinden. Dit wordt jaarlijks bepaald. Dan is duidelijk welke evenementen in welke vorm en omvang plaatsvinden. Deze evenementen zijn op grond van de APV vergunning plichtig. Deze vergunning ziet toe op de veiligheidsaspecten van het evenement. Gegeven de ligging van het Maaspark zal per evenement worden bekeken welke veiligheidsmaatregelen noodzakelijk zijn (inclusief aspecten als risicocommunicatie, bereikbaarheid voor de hulpdiensten en zelfredzaamheid). De toelichting op het plan zal in deze zin worden aangepast. Overigens is door de gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan, met behoud van het emplacement, de fysieke ruimte om grote evenementen te organiseren fors beperkt.

13. Nestgeluid

In de Omgevingsverordening Zuid-Holland is opgenomen dat een bestemmingsplan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt rekening houdt met nestgeluid van afgemeerde schepen. De toelichting op het bestemmingsplan Maasterras fase 1 maakt niet duidelijk of nestgeluid is meegenomen in de berekeningen. Het verzoek is rekening te houden met nestgeluid en in de toelichting aan te geven hoe dit wordt gedaan.

Antwoord:

Het akoestisch onderzoek en de toelichting wordt op dit onderdeel aangevuld.

Zienswijze 22 (waterschap)

De zienswijze d.d. 22 januari 2024 is op 22 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

1. De door het waterschap vertegenwoordigde belangen (veiligheid van de waterkering en het functioneren van het watersysteem) moeten beter benadrukt worden. Het verzoek is om een tekstvoorstel over te nemen in paragraaf 2.5.4.1 en 2.5.6.1 en artikel 12.

Antwoord:

De toelichting en regels bij het bestemmingsplan worden op dit onderdeel aangevuld. Zie hiervoor de staat van wijzigingen opgenomen in deel D van deze nota.

2. Verder graag vermelden dat de ruimte voor efficiënt en doelmatig beheer en onderhoud van waterstaatswerken en kunstwerken geborgd moet zijn.

Antwoord:

De toelichting bij het bestemmingsplan worden op dit onderdeel aangevuld.

3. Verwerken in het plan dat er ter plaatse een gemaal aanwezig is (hoofdgemaal Weeskinderdijk) en dat met waterschap hierover, en over het waterbeheer, in overleg moet worden getreden.

Antwoord:

De toelichting bij het bestemmingsplan wordt op dit onderdeel aangevuld.

Zienswijze 23 (gemeente Hendrik-Ido-Ambacht)

De zienswijze d.d. 30 januari 2024 is op 1 februari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

1. Afsluiten Stadsbrug

De afsluiting van de burg heeft zeer grote consequenties voor o.a. de gemeente Hendrik Ido Ambacht. Het verkeer dat van de stadsbrug gebruik maakt heeft vervolgens alleen de A16 als optie. Dat zal de nodige congestie tot gevolg hebben, niet alleen op de A16, maar ook voor de Sandelingenknoop, wat weer de doorstroming zal belemmeren op de Hendrik Ydenweg, de Ambachtsezoom en het viaduct over de A16. Dit is al een jaren een probleem, maar dat zal alleen maar groter worden.

Antwoord:

Wij komen aan deze zienswijze tegemoet door de stadsbrug te behouden voor autoverkeer van en naar Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht. In overleg met o.a. RWS is in het kader van het traject Bas Kurvers (zie deel A Thema: publiek belang – uitkomsten traject Bas Kurvers) gekozen voor een aangepaste verkeersstructuur met behoud van autoverkeer op de stadsbrug en een gewijzigde aanlanding: de variant verkorte aanlanding. De eerste onderzoeksresultaten uit het verkeersonderzoek zijn inmiddels met u gedeeld. Daarbij is de werkafpraak gemaakt dat we gezamenlijk tot een nadere uitwerking komen en eventuele verkeersknelpunten bespreken.

2. Alternatief voor calamiteitenroute

De Stadsbrug fungeert ook als alternatieve route als op de A16 zich een calamiteit voordoet. Daarom moet deze behouden worden.

Antwoord:

Wij komen aan deze zienswijze tegemoet door de stadbrug te behouden voor autoverkeer van en naar Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht.

3. Gevolgen voor Dordrecht als centrumgemeente

Veel bewoners van Hendrik Ido Ambacht maken gebruik van de brug om de voorzieningen in Dordrecht te bereiken. Door het wegvallen van die route wordt de bereikbaarheid van de Dordtse binnenstad beperkt.

Het afsluiten van de brug belemmert ook datgene wat met een evenwichtige toedeling van functies aan locaties wordt bedoeld.

Antwoord:

Wij komen aan deze zienswijze tegemoet door de stadbrug te behouden voor autoverkeer van en naar Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht.

4. Onderzoek effecten afsluiting

Aangegeven is dat in samenspraak met Rijkswaterstaat en gemeente Zwijndrecht in de komende periode nader onderzoek wordt gedaan naar de lokale en regionale effecten en mogelijke maatregelen. Dat het voornemen tot afsluiting nu al opgenomen is, zonder onderzoek naar de consequenties voor betrokken gemeenten, is voorbarig. Aangedrongen wordt ook de effecten mee te nemen die verder reiken dan gemeente Dordrecht en gemeente Zwijndrecht. En in navolging (en onderschrijving) van de zienswijze van de gemeente Zwijndrecht wordt gevraagd ook Hendrik Ido Ambacht mee te nemen in het traject.

Antwoord:

Wij komen aan deze zienswijze tegemoet door de stadbrug te behouden voor autoverkeer van en naar Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht.

5. Tot slot

De voorgenomen plannen hebben de gemeente Hendrik Ido Ambacht verrast. Het was logisch geweest hen te betrekken in het voortraject.

Antwoord:

De voorkeursvariant zonder autoverkeer op de stadsbrug is pas laat in beeld gekomen. Op dat moment had inderdaad afstemming moeten plaatsvinden. Dat is om verschillende redenen toen niet gebeurd. Dat had uit oogpunt van een zorgvuldige voorbereiding wel moeten. Met het traject Bas Kurvers is een traject ingezet waarbij we wel tijdig met elkaar overleggen. Wij willen deze wijze van samenwerking graag voorzetten richting de toekomst. Inmiddels zijn daar werkafspraken over gemaakt.

Zienswijze 24 (gemeente Zwijndrecht)

De zienswijze d.d. 29 januari 2024 is op 1 februari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

1. Proces

Indiener zienswijze was verrast door de voorgenomen plannen. Er is frequent overleg, maar het verschil van inzicht over een autovrije brug bestaat nog steeds. Er had eerst een impactanalyse gedaan moeten worden met een gezamenlijk conclusie van Dordrecht, Zwijndrecht en Rijkswaterstaat alvorens door te gaan met de studie. Een ontwerpbestemmingsplan ter inzage leggen waarin vooruitgelopen wordt op de uitkomst van een gezamenlijke studie is de omgekeerde volgorde.

Antwoord:

De voorkeursvariant zonder autoverkeer op de stadsbrug is pas laat in beeld gekomen. Op dat moment had inderdaad afstemming moeten plaatsvinden. Dat is om verschillende redenen toen niet gebeurd. Dat had uit oogpunt van een zorgvuldige voorbereiding wel moeten. Met het traject Bas Kurvers is een traject ingezet waarbij we wel tijdig met elkaar overleggen. Wij willen deze wijze van samenwerking graag voortzetten richting de toekomst. Inmiddels zijn daar werkafspraken over gemaakt.

2. Spoorzone ontwikkeling Dordrecht-Zwijndrecht

Beide gemeentes werken sinds 2018 gezamenlijk samen aan de uitvoering van een gezamenlijk ambitiedocument. Zwijndrecht heeft altijd ambtelijk aangegeven dat een autovrije brug niet acceptabel is vanwege de centrumvoorzieningen die in Dordrecht zijn gelegen.

Antwoord:

Wij komen aan deze zienswijze tegemoet door de stadsbrug te behouden voor autoverkeer

van en naar Zwijndrecht. In overleg met o.a. RWS is in het kader van het traject Bas Kurvers (zie deel A Thema: publiek belang – uitkomsten traject Bas Kurvers) gekozen voor een aangepaste verkeersstructuur met behoud van autoverkeer op de stadsbrug en een gewijzigde aanlanding: de variant verkorte aanlanding.

De eerste onderzoeksresultaten uit het verkeersonderzoek zijn inmiddels met u gedeeld. Daarbij is de werkafpraak gemaakt dat we gezamenlijk tot een nadere uitwerking komen en eventuele verkeersknelpunten bespreken. Dit zal in goede samenwerking worden opgepakt.

In dat kader zal ook nagegaan worden of we wel of niet de klantwens inbrengen voor vrachtverkeer op de stadsbrug en hoe we tot een gewenste weginrichting komen, inclusief de inpassing van het metropolitane fietspad.

3. Afstemming

In 2022 is het bestemmingsplan verbrede reikwijdte Stationskwartier gemaakt, waarin ook de nieuwe verkeersontsluiting (afritten stadsbrug) is verwerkt. Daar zijn marktpartijen voor gezocht en een WBI-aanvraag voor voorbereid. Het bestemmingsplan Maasterras is zonder verdere afstemming gemaakt. Dit beperkt de onderlinge verbinding verder en staat in schril contrast tot de samenwerking die beoogd was met de ontwikkeling van de Spoorzone, die de verbindingen juist moest verbeteren.

Antwoord:

Zie de beantwoording onder 2. Nu we tegemoet komen aan uw zienswijze voor het onderdeel stadsbrug is ook de belemmering weg om gezamenlijk in te zetten op de uitvoering van het ambitiedocument en de inzet van WBI-gelden.

4. Gezamenlijk klantwens voor renovatie Verkeersbrug Dordrecht

Het voornemen in het bestemmingsplan om de aanlanding van de brug te verwijderen (en de brug dus autovrij te maken) is niet in lijn met de ingestuurde klantwens (meer ruimte voor voet- en fietsverkeer, maar ook autoweg geschikt voor bus- en vrachtverkeer) voor de brugrenovatie naar Rijkswaterstaat die als bestuurlijk compromis in de Stuurgroep Dordrecht-Zwijndrecht is bekrachtigd.

Antwoord:

Zie de beantwoording onder 2.

5. Standpunt Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat heeft aangegeven niet mee te willen gaan in de klantwens van Dordrecht voor een verkeersbrug met alleen langzaam verkeer en nood- en hulpdiensten. Waarom worden de plannen dan toch doorgezet en wat is er uit de gesprekken met Rijkswaterstaat gekomen, waaruit blijkt dat de autovrije brug met zekerheid doorgang kan vinden?

Antwoord:

Zie de beantwoording onder 1. De uitkomsten van het traject Bas Kurvers en het besluit de stadsbrug voor autoverkeer te behouden is een nieuw vertrekpunt om in samenwerking tussen beide gemeenten tot een klantwens richting RWS te komen.

6. Effect op Zwijndrecht

Rijkswaterstaat heeft modellen laten zien in de situatie dat de brug tijdelijk is afgesloten als gevolg van groot onderhoud. In die modellen is te zien dat er veel congestie optreedt in Zwijndrecht door de afsluiting van de brug en dit zich concentreert rondom de op- en afritten van de A16 en de route daar tussen.

Hierdoor wordt de interne verkeersstructuur sterker belast en komt de bereikbaarheid van de nood- en hulpdiensten onder druk te staan. Ook neemt de kans op verkeersongevallen toe en kunnen vanwege de toename van het aantal verkeersbewegingen de wegen in de Zwijndrechtse Spoorzone niet worden afgewaardeerd in het kader van het STOMP-principe.

Antwoord:

Wij komen aan deze zienswijze tegemoet door de stadbrug te behouden voor autoverkeer van en naar Zwijndrecht.

7. Bereikbaarheid van Dordrecht als centrumgemeente

Het centrum en de voorzieningen van Dordrecht worden voor inwoners van Zwijndrecht en de Zwijndrechtse Waard minder bereikbaar door het streven van Dordrecht om te komen tot een autovrije brug. Het voorgenomen besluit is contraproductief voor de ruimtelijk-economische samenwerking in onze regio. Het doet daarnaast afbreuk aan de rol van Dordrecht als centrumgemeente.

Antwoord:

Wij komen aan deze zienswijze tegemoet door de stadbrug te behouden voor autoverkeer van en naar Zwijndrecht.

8. Woningbouwprogrammering

De woningbouwprogramma's van Zwijndrecht en Dordrecht zouden elkaar aanvullen waardoor Zwijndrecht als kleinere gemeente kon volstaan met minder voorzieningen. Met het afwaarderen van de brug worden de voorzieningen van Dordrecht minder bereikbaar en de gezamenlijke woningbouwambitie minder aantrekkelijk.

Ook ziet gemeente Zwijndrecht graag een onderbouwing voor de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan vanwege de hoge programmering met voornamelijk appartementen.

Antwoord:

Ruimtegebrek dwingt tot bouwen in hoge dichtheid en meer appartementen. Binnen dat programma is differentiatie in diverse woningtypes uitgewerkt waarbij ook ruimte is voor grondgebonden woningen. Nadere afstemming over het woningbouwprogramma zal plaatsvinden in de reguliere afstemming regionale woningbouwprogrammering.

9. Doorgang projecten in Zwijndrecht

In Zwijndrecht staan conform de met het rijk en in de Verstedelijkingsalliantie afgesproken programmering een aantal infrastructurele ingrepen in de planning. Deze kosten worden gemaakt op basis van het gezamenlijk ambitiedocument, de gezamenlijke WBI-aanvraag en de antwoorden die zijn ontvangen op de ingediende gezamenlijke klantwens en om de verdere ontwikkeling van het Stationskwartier aan Zwijndrechtse zijde mogelijk te maken.

Antwoord:

Wij komen aan deze zienswijze tegemoet door de stadbrug te behouden voor autoverkeer van en naar Zwijndrecht.

10. OER / MER

In de OER lijkt volledig voorbij te zijn gegaan aan het bestaan van Zwijndrecht en het effect van de plannen op Zwijndrecht. Dit behoeft aanpassing waarbij een oprechte verkenning van een variant met brug met autoverkeer dient plaats te vinden.

Antwoord:

Effecten zijn deels in beeld gebracht, met name de verkeersafwikkeling en deels niet, met name op de onderdelen zoals hiervoor genoemd zoals voorzieningen en woningmarkt. Door autoverkeer weer toe te staan op de stadsbrug lijkt de noodzaak om deze effecten nader te beschouwen niet meer aanwezig.

In dit kader is de werkafspraken gemaakt om gezamenlijk te komen tot een aanvulling van de OER. Voor zover Zwijndrecht nadelige effecten voorziet wordt dat meegenomen in de uitwerking van de OER.

11. Bouwhoogte

In het ontwerpbestemmingsplan is de maximale bouwhoogte 40 meter. In het Masterplan en de media wordt echter aangegeven dat er hoogbouw komt die hoger is dan de Grote Kerk. Waarom wil Dordrecht hoger bouwen dan de Grote Kerk?

Antwoord:

De bouwhoogtes zijn gebaseerd op het beleid uit de omgevingsvisie waarin voor de hele stad de analyse is gemaakt waar tot welke hoogte kan worden gebouwd zonder het stadsgezicht van Dordrecht aan te tasten.

12. Samenvattend

Gemeente Zwijndrecht ageert op zowel het bestemmingsplan als tegen de OER (MER). Een goede ruimtelijke ordening vraagt om juist afwegen van belangen. Er zijn nu nog teveel open eindjes. Ook wordt in de toelichting aangegeven dat pas tot vaststelling wordt overgegaan als er overleg is geweest is met de gemeente Zwijndrecht. Indieners zienswijze ziet deze toegezegde afstemming met belangstelling tegemoet. In afwachting daarvan kunnen zij zich niet vinden in het bestemmingsplan en de OER.

Antwoord:

Wij gaan er vanuit dat met de voorgestelde planaanpassingen ook de open eindjes aan elkaar zijn geknoopt. Wij kijken uit naar een goede samenwerking in de toekomst.

Zienswijze 25 (Rijkswaterstaat)

De zienswijze d.d. 31 januari 2024 is op 1 februari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

1. Vooroverlegreactie is niet verwerkt of beantwoord in het ontwerpbestemmingsplan of de OER.

Antwoord:

De vooroverlegreactie is verwerkt in de OER en het ontwerpbestemmingsplan. In het ontwerpbestemmingsplan is dat in hoofdstuk 2 per omgevingsaspect aangegeven. Zie bijvoorbeeld paragraaf 2.2.5 van het ontwerpbestemmingsplan als het gaat om de voorgenomen afsluiting van de Stadsbrug voor autoverkeer of 2.3.5. als het gaat om geluid.

2. Geluid

Het akoestisch onderzoek is niet akkoord, want is nog niet officieel vrijgegeven en bevat foutmeldingen. Is dit de definitieve versie?

Antwoord:

Door uitkomsten van het traject Bas Kurvers (zie deel A Thema: publiek belang – uitkomsten traject Bas Kurvers) bleek het ook noodzakelijk het akoestisch onderzoek te actualiseren. De uitkomsten van dit aangepaste onderzoek zijn gedeeld met Rijkswaterstaat. De bedoelde foutmeldingen zijn hersteld.

3. Geluidregister

In de rapportage staan zowel berekeningsresultaten voor voorkeursvariant als voor het bestemmingsplan fase 1. De berekende resultaten voor voorkeursvariant zijn niet gebaseerd op de gegevens uit het geluidregister, die van het bestemmingsplan wel. Hoe verhouden de resultaten zich tot elkaar? Is de indeling van bestemmingsplan fase 1 gelijk aan (een deel van) voorkeursvariant? Is de voorkeursvariant dusdanig ingrijpend dat wijziging van het geluidregister noodzakelijk is? Zijn de voor fase 1 benodigde geluidmaatregelen in dat geval nog toereikend?

Antwoord

In het kader van het bestemmingsplan Maasterras fase 1 laten wij de koppeling met fase 2 los. Voor fase 2 gaan we een afzonderlijk project starten waar we in samenwerking met o.a. RWS in beeld gaan brengen onder welke voorwaarden hier woningbouw mogelijk is. Daarbij zijn de belangen van RWS nadrukkelijk in beeld. Eventuele woningbouwontwikkeling zal via een afzonderlijke procedure in gang worden gezet.

Met het in dit stadium laten vervallen van fase 2 vervalt ook de noodzaak tot aanpassingen aan de rijksinfrastructuur en is in het akoestisch onderzoek alleen nog uit gegaan van het vastgestelde geluidproductieplafond (afkomstig uit het geluidregister).

4. Versie

Van welke versie van het geluidregister is gebruik gemaakt voor de berekeningen van bestemmingsplan fase 1?

Antwoord:

Voor de verkeersgegevens is gebruik gemaakt van de versie van 20230608.

5. Cumulatief geluid

Het cumulatief geluid is bekeken en komt uit op maximaal 70 dB. Er is echter geen aandacht voor beoordeling van de aanvaardbaarheid. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is dit wel gewenst.

Antwoord:

De toelichting is op dit onderdeel aangevuld, zie hiervoor paragraaf 2.3.4.4.

6. Voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld moet het volledige akoestische rapport worden doorgestuurd. Zolang dat er niet is, kan niet ingestemd worden met het plan.

Antwoord:

Het aangepaste rapport is inmiddels toegestuurd.

7. Geluidsschermen

Tijdens het vooroverleg is al aangegeven dat Rijkswaterstaat medewerking gaat verlenen aan het realiseren van een geluidsscherm langs de A16, als blijkt dat het technisch mogelijk is. Graag ontvangt Rijkswaterstaat tijdig de juiste informatie zodat beoordeeld kan worden of Rijkswaterstaat medewerking kan verlenen.

Antwoord:

In het bestemmingsplan is nog open gelaten of het wenselijk is dat er een geluidsscherm langs de A16 gebouwd gaat worden. Dat zal pas duidelijk worden bij de nadere stedenbouwkundige uitwerking. Mogelijk blijken andere maatregelen effectiever. Zodra duidelijk is dat de gemeente een geluidsscherm wil realiseren zoeken wij afstemming met Rijkswaterstaat.

8. Tevens is de gemeente eigenaar van het scherm. De voorwaardelijke verplichting die in het bestemmingsplan is opgenomen (artikel 9, lid 3 sub 3) is daarom de verantwoordelijkheid van de gemeente.

Antwoord:

Gelet op het antwoord onder punt 7 zal deze voorwaardelijke verplichting worden geschrapt.

9. In artikel 6 (Verkeer) lid 2.2 is er sprake van geluidsschermen van 20 meter. Het is indiener zienswijze niet duidelijk waar en waarom deze schermen gepland zijn. Graag toelichting hierop.

Antwoord:

De maat van 20 meter is flexibel bedoeld, niet als voorgenomen bouwhoogte. Vanuit een goede ruimtelijke ordening bestaat er vanuit de gemeente geen bezwaar om hier een bouwhoogte tot 20 meter toe te staan als dat kan bijdragen aan een akoestisch betere situatie. Dat het onwaarschijnlijk is dat deze bouwhoogte volledig zal worden benut maakt dat niet anders.

10. Geluidszone industrie

Rijkswaterstaat is tegen de mogelijkheid om milieu-activiteiten op het industrieterrein Zeehavens af te waarderen tot een 5dB(A) minder hoge geluidsbelasting, vanwege hun werkzaamheden op Duivelseiland/Krabbegors.

Verzocht wordt deze mogelijke oplossing uit de Toelichting (en OER) in paragraaf 2.3.4.4 Geluid onder d. te schrappen als oplossing voor optimalisatie en te borgen dat de bouw van woningen in de Geluidzone industrie niet mogen leiden tot beperkingen in de gebruiks- en milieuruimte van het industrieterrein.

Antwoord:

De ontwikkeling van fase 1 wordt geheel losgekoppeld van fase 2. Voor fase 2 gaan we een afzonderlijk project starten waar we in samenwerking met o.a. RWS in beeld brengen onder welke voorwaarden woningbouw 2 mogelijk is. Daarbij zijn de belangen van RWS nadrukkelijk in beeld. In dat kader is inmiddels een overleg gestart over de mogelijke MIRT-

aanmelding afslag 21 en is de gebruiksruimte voor Duivelseiland als bruggenwerf in een vergunning vastgelegd.

11. Mobiliteitseffecten

Er wordt gesproken over het autovrij maken van de brug, deze term klopt niet met hetgeen Dordrecht van plan is. De juiste term is autoluw.

Antwoord:

Met het toestaan van autoverkeer op de stadsbrug kan de zienswijze op dit onderdeel buiten beschouwing blijven.

12. Inzicht verkeerseffecten en maatregelen

Met de verkeerskundige analyse (bijlage 10) komt de gemeente tegemoet aan het eerder verzoek in het kader van het wettelijke vooroverleg. Deze analyse is echter nog niet volledig of roept vragen op:

- verkeerstoename en knelpunten op de A16 en de N3 die de doorstroming van de A16 in de toekomst meer en versneld onder druk zetten (I/C-waarden >0.9). Het opnemen van een autoluwe verkeersbrug in het plan zorgt voor het grootste deel van de toename van deze verkeersdruk op met name de A16.
- Hiernaast ontstaat er op het wegennet van Zwijndrecht een knelpunt (rotonde Burgemeester Doumaweg – Koninginneweg) dat ernstig terugslaat op de A16 en daardoor de doorstroming en verkeersveiligheid hindert. De gemeente Dordrecht is in overleg getreden met Rijkswaterstaat en de gemeente Zwijndrecht en heeft verschillende werksessies met het thema verkeer gehouden. Resultaat hiervan is onder andere dat een vervolgonderzoek is gestart naar de effecten van mogelijke oplossingen voor het knelpunt in Zwijndrecht. De resultaten van dit vervolgonderzoek zijn nog niet in detail besproken met alle partijen. Er is dus nog geen consensus tussen partijen over een maatregel die het knelpunt in voldoende mate oplost. Dit is nodig om te kunnen spreken van een kansrijke maatregel.
- Met bovenstaande inzichten staat Rijkswaterstaat negatief tegenover het autoluw (of autovrij) inrichten van de Verkeersbrug Dordrecht, gezien de grote effecten daarvan op de doorstroming en verkeersveiligheid op de A16. Hiernaast is het inzicht in de verkeerseffecten nog niet volledig alsmede de mogelijke maatregelen voor geconstateerde knelpunten en consensus daarover tussen de partijen en borging van de realisatie. Daarom kan ik niet instemmen met uw plan.

Antwoord:

In overleg met o.a. RWS is in het kader van het traject Bas Kurvers gekozen voor een aangepaste verkeersstructuur met behoud van autoverkeer op de stadsbrug en een gewijzigde aanlanding: de variant verkorte aanlanding. De resultaten van het aangepaste verkeersonderzoek zijn voorgelegd aan Rijkswaterstaat en laten zien dat potentiële knelpunten op de A16, N3 en aansluitingen op het onderliggend wegennet fors minder worden. Feit blijft dat een dergelijke grote ontwikkeling altijd effect heeft op het gebruik van (rijks)wegen.

13. Renovatie Verkeersbrug en aanbrug Dordrecht.

Voor een autoluwe Verkeersbrug dient een fundamentele wijziging in de geplande renovatie van de brug te worden doorgevoerd. Dit vraagt besluitvorming bij het ministerie van I&W en een aanvullende opdracht aan Rijkswaterstaat om hiervoor een verkenning uit te voeren.

In de planning én in het benodigde budget is geen ruimte om nog wijzigingen door te voeren in de scope van het komende renovatieproject.

Antwoord:

De uitkomsten van het traject Bas Kurvers omvatten mede afspraken over de renovatie van de brug.

14. Aanpassing regels.

Rijkswaterstaat kan, als eigenaar van de brug alsmede de aanbrug en de rijksgronden, niet instemmen met uw plan om het gebruik van de Verkeersbrug aan te passen en de huidige aanbrug te verwijderen. Verzocht wordt de regels hierop aan te passen zodat de brug weer een positieve bestemming krijgt.

Antwoord:

Aan deze zienswijzen zijn wij tegemoet gekomen door autoverkeer op de stadsbrug toe te staan.

15. Nautisch belang

Halte watertaxi /aanlegplaats voor een watertaxi moet getoetst worden aan de nautische veiligheid. De locatie van een halte kan alleen in een zogenaamde inkassing. De halte wordt nu bestemd in de gebiedsaanduiding 'Haven'. Het realiseren van een halte is ook vergunningplichtig.

Antwoord:

De regels in het bestemmingsplan die een aanlegplaats voor een watertaxi toestaan laten onverlet dat er nog een vergunning nodig is die het nautisch belang toetst. De gemeente zal hierover tijdig in contact treden met Rijkswaterstaat.

16. Vrijwaringszone Vaarweg

Bouwen binnen de vrijwaringszone Vaarweg (25 meter) is enkel mogelijk na instemming van Rijkswaterstaat. Op de Verbeelding is de Gebiedsaanduiding 'Vrijwaringszone Vaarweg' correct opgenomen. In de planregels is deze bestemming niet nader verwoord. U dient de planregels hierop aan te vullen.

Antwoord:

Deze planregels zijn inderdaad ten onrechte niet opgenomen. Het bestemmingsplan is hier op aangepast. Zie hiervoor de staat van wijzigingen opgenomen in deel D van deze nota.

17. Vlonderpad

In verband met nationale veiligheid (verkeerspost Rijkswaterstaat) is het niet toegestaan in de nabijheid een aanlegplaats of vlonder aan te leggen. Verzocht wordt de tekst "alsmede een vlonder ten behoeve van wandelaars" te verwijderen uit artikel 7.1 sub e. Tevens dient de aanduiding 'haven' enkel toe te passen op het deel ten noordoosten van de tunnel zoals aangegeven op bijgevoegd kaartfragment.

Antwoord:

Op basis van eerder gesprekken met Rijkswaterstaat waren wij er vanuit gegaan dat wel ingestemd kon worden met een vlonder ter plaatse. Omdat dit nu vanwege nationale veiligheid niet mogelijk blijkt is het bestemmingsplan op de gevraagde wijze aangepast. Zie hiervoor de staat van wijzigingen opgenomen in deel D van deze nota.

18. Vergunningplicht

Indien de activiteiten gesitueerd zijn binnen de beperkingengebieden (rijkswegen en waterstaatswerken), dan zijn deze vergunningplichtig ingevolge de Omgevingswet. het beperkingengebied Rijkswegen, zoals dat per 1 januari 2024 geldt, op bepaalde locaties ruimer is dan beheergebied ingevolge de Wet beheer rijkswaterstaatwerken, zoals dat tot en met 31 december 2023 van toepassing was.

Antwoord:

Wij nemen hier kennis van en nemen dat mee in de uitvoering.

19. Externe veiligheid

De opmerkingen inzake Externe veiligheid zijn naar tevredenheid verwerkt in het Ontwerpbestemmingsplan, met nog enkele tekstuele opmerkingen. De terminologie van de aandachtsgebieden van voor en na inwerkingtreding van de Omgevingswet worden in de documenten door elkaar gebruikt. Verzocht wordt om gebruik te maken van eenduidige terminologie van de aandachtsgebieden.

Antwoord:

Het ontwerpbestemmingsplan is hier qua terminologie op worden aangepast. We sluiten zoveel mogelijk aan op de begrippen uit de Omgevingswet.

20. Water- en bodem sturend

Ten aanzien van de invulling van de maatregelen in het kader van de kamerbrief Water- en Bodem sturend (WBS) wordt verzocht de toetsing op te nemen in de Toelichting en expliciet in te gaan op structurerende keuze nr. 10: "10. We staan in de uiterwaarden (die vallen onder de Beleidslijn grote rivieren) geen nieuwe bebouwing meer toe. Daarmee maken we

onze rivieren klimaatrobuuster en voorkomen we toenemende schade. Partijen houden hier vanaf heden rekening mee. Er wordt onderzocht hoe de Beleidslijn grote rivieren (Bgr) wordt aangescherpt. Dit is niet van toepassing op ontwikkellocaties, waar met het Rijk reeds bestuurlijke (beleids)afspraken over zijn gemaakt.” Tevens is het van belang om gebruik te maken van de Landelijke maatlat voor een groene, klimaatadaptieve gebouwde omgeving. Er wordt momenteel gewerkt aan een aanscherping van de Beleidsregels grote rivieren (Bgr), met inachtneming van (o.a.) de uitgangspunten uit de kamerbrief. De verwachting is dat onder de aangescherpte Bgr, niet-riviergebonden activiteiten niet meer zijn toegestaan in het rivierbed. Ook is de verwachting dat activiteiten ‘die per saldo meer ruimte voor de rivier opleveren op een rivierkundig bezien aanvaardbare locatie’ niet meer mogelijk zijn. De verwachting is dat de aangescherpte Bgr medio 2024 van kracht zal worden. U dient dit te lezen in samenhang met hetgeen hiervoor is gemeld onder “Vergunningplicht”. Indien sprake is van activiteiten binnen het beperkingengebied waterstaatswerken en alsdan sprake is van vergunningplicht onder de Omgevingswet.

Antwoord:

De toelichting is op dit onderdeel geactualiseerd op de inmiddels inwerking getreden beleidsregel. De locatie van het Maasterras valt binnen het rivierbed, vanwege de (grotendeels) buitendijkse ligging. Het maaiveld ligt echter zo hoog dat er nooit water staat, niet als berging en niet als stroming. Bij Maasterras is er hierdoor geen sprake van ontwikkeling in het rivierbed (of een uiterwaard). Vanuit het principe van water- en bodemsturend zal het Maasterras als schuillocatie bijdragen aan een waterrobuust systeem.

De maatlat heeft – met lokale invulling – vertaling gekregen in de planregels. In artikel 9.5.2 van het ontwerpbestemmingsplan zijn eisen gesteld aan waterveiligheid, waterberging, waterkwaliteit, grondwater en hittestress. Het bestemmingsplan kan op dit onderdeel ongewijzigd blijven.

Zienswijze 26 (ProRail)

De zienswijze d.d. 30 januari 2024 is op 30 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

1. Eerdere reactie Pro Rail op het startdocument

Pro Rail heeft eerder tijdig een zienswijze ingediend op het startdocument Maasterras d.d. 14 december 2022. Deze zienswijzen is nooit formeel beantwoord. Deze zienswijze blijft onverkort van kracht.

Antwoord:

De zienswijze van 14 december 2022 is abusievelijk inderdaad niet meegenomen in de beantwoording van de zienswijzen. Deze reactie is volledig betrokken bij de beantwoording. Het betreft de volgende onderwerpen:

- *Behoud functie 'behandelen en opstellen Weeskinderendijk': het bestemmingsplan borgt dat deze functie kan worden voortgezet*
- *Aandacht voor ketenbereikbaarheid en het nabijheidsbeginsel: in de aanvulling van de OER is ook getoetst de nabijheid van werklocaties.*
- *Afweging externe veiligheid, geluid, trillingen: de toelichting is op dit onderdeel aangevuld op basis van een onderzoek door Antea.*
- *Grondeigendommen ProRail: inmiddels zijn afspraken gemaakt over de grondeigendommen.*
- *Bureau Spoorbouwmeester: dit beleid van ProRail is betrokken bij de planvorming, en zal met name uitwerking krijgen in de MIRT voor de oude lijn die nu opgesteld wordt.*
- *Waterpeil/stabiliteit: de toelichting is op dit onderdeel aangevuld.*
- *Behoud diverse bestaande spoorwegvoorzieningen: in het bestemmingsplan is dit in afstemming met ProRail geborgd.*
- *Zicht op de stationsentree: wordt meegenomen in de MIRT Oude lijn*
- *Windhinder: is geborgd in de planregels.*
- *Schaduwwerking: is geborgd in de planregels.*

2. Wegbestemmen stamlijn en emplacement

In het bestemmingsplan wordt de bestaande stamlijn alsmede het emplacement Weeskinderendijk wegbestemd. Hiertegen maakt ProRail bezwaar aangezien geen overeenstemming is bereikt met ProRail en de minister van Infrastructuur en Waterstaat over een eventuele verplaatsing van het emplacement en sanering van de "stamlijn" waarbij het de vraag is of het emplacement op de huidige plek gemist kan worden vanwege het belang van dit emplacement voor zowel het goederen- als reizigersvervoer en het belang van de "stamlijn" voor het goederenvervoer en de aan de "stamlijn" gelegen bedrijven.

Antwoord:

Mede naar aanleiding van deze zienswijze hebben wij - in samenspraak met diverse publieke partijen - een onafhankelijk adviseur om advies gevraagd (zie deel A van deze nota Thema: publiek belang - uitkomsten traject Bas Kurvers). In dit advies wordt voorgesteld de havenspoorlijn en het emplacement te behouden. Dit advies nemen wij over. Het ontwerpbestemmingsplan wordt ter plaatse van het emplacement door de gemeenteraad gewijzigd vastgesteld door op de verbeelding de bestemming "Verkeer - railverkeer" op te nemen. Het betreft dezelfde bestemming als nu opgenomen in het vigerende bestemmingsplan Schil.

De zienswijze achten wij op dit onderdeel gegrond.

Het ontwerpbestemmingsplan zal gewijzigd worden vastgesteld zoals aangegeven in de staat van wijzigingen, opgenomen als deel D bij deze nota.

3. Onjuiste benaming stamlijn

Pro Rail geeft aan dat de term stamlijn onjuist is. Het betreft een voormalige stamlijn die bij Koninklijk Besluit is aangewezen als hoofdspoorweg. Het betreft een hoofdspoorweg.

Antwoord: De term stamlijn is overgenomen uit de overeenkomst die tussen gemeente en ProRail is gesloten over het gebruik van de havenspoorlijn. In deze nota zullen we zo veel mogelijk de term Dordrecht zeehavenspoorlijn hanteren. Daarmee wordt dus bedoeld de

stamlijn met bijbehorende status als hoofdspoorweg, zoals bedoeld in de stamlijnovereenkomst van 23 februari 2000. In de regels en op de verbeelding zal de aanduiding 'Dordrecht zeehavenspoorlijn' worden gehanteerd. [gewijzigde vaststelling]. De zienswijze achten wij op dit onderdeel gegrond.

4. Wegbestemmen

Alleen de minister is bevoegd een bestemming voor spoorweg te ontnemen of te wijzigen. Door in het ontwerpbestemmingsplan de havenspoorlijn weg te bestemming miskent de gemeente de bevoegdheid die de minister in deze heeft.

Antwoord:

De gemeente is in het bestemmingsplan vooruitgelopen op een nog te bereiken overstemming met de minister. Het was niet de bedoeling de bevoegdheid van de minister te miskennen. Nu overeenstemming is bereikt over het behoud van de zeehavenspoorlijn is daarmee ook tegemoet gekomen aan de zienswijze op dit onderdeel. De zienswijze is op dit onderdeel gegrond.

5. Overeenkomst

De overeenkomst tussen gemeente en Pro Rail over de havenspoorlijn verplicht bij wijziging van de havenspoorlijn tot een plan opgesteld door Pro Rail en in overleg met de gemeente.

Dit klopt volgens onze informatie niet. De bepaling over het wijzigen van de overeenkomst verplicht inderdaad tot het opstellen van een plan door NS Railinfrabeheer (artikel 4 van de stamlijnovereenkomst). Het ontwerp-bestemmingsplan voorzag echter niet in een wijziging maar een beëindiging. Uit de stamlijnovereenkomst d.d. 10 maart 2000 (artikel 9 lid 2) volgt dat de gemeente Dordrecht (als grondeigenaar van een deel van het tracé) de overeenkomst tussentijds kan opzeggen, dat opzegging per aangetekende brief moet geschieden en een opzeggingstermijn van twaalf maanden geldt.

Nu de Dordrecht zeehavenspoorlijn behouden blijft is van beëindiging geen sprake meer en is de zienswijze op dit onderdeel niet meer aan de orde.

6. Voorbarig

De uitspraak dat 'de stamlijn moet worden verlegd en op termijn van het Maasterras moet verdwijnen' is voorbarig. De gemeente onderbouwt naar mening van ProRail onvoldoende dat de nieuwe ontwikkeling en de hoofdspoorwegen niet naast elkaar kunnen bestaan (in een iets andere opzet) en dat het wegbestemmen noodzakelijk is in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Tevens maakt de gemeente niet duidelijk dat de beoogde nieuwe bestemming binnen de planperiode wordt zal worden verwezenlijkt en welke kosten hiermee zijn gemoeid.

Antwoord:

Met het positief bestemmen van de zeehavenspoorlijn zoals aangegeven in de beantwoording onder 2 is aan deze zienswijze tegemoet gekomen. De zienswijze is op dit onderdeel gegrond.

7. Procesafspraken

De uitkomst van opgenomen procesafspraken met de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat is ongewis en kan daarom niet dienen als onderbouwing van het bestemmingsplan

Antwoord:

Inmiddels is de uitkomst van de procesafspraken bekend. De zeehavenspoorlijn is conform de afspraken uit de stamlijnovereenkomst 2020 bestemd. De zienswijze is op dit onderdeel gegrond.

8. Integraal ontwerp

Het masterplan kent volgens Pro Rail tekortkomingen als het gaat om een integraal ontwerp omdat bestaande functies niet worden geïntegreerd. Bovendien kunnen bestaande bedrijven geen gebruik meer kunnen maken van de havenspoorlijn met een aanzienlijke toename van het vrachtverkeer tot gevolg. Tot die bedrijven horen ook de opdrachtnemers van ProRail waardoor die nu in

Antwoord:

De zeehavenspoorlijn is conform de afspraken uit de stamlijnovereenkomst 2020 bestemd. De zienswijze is op dit onderdeel gegrond.

9. Status van de Dordrecht zeehavenspoorlijn

Omdat formeel sprake is van een hoofdspoorweg ligt bij Pro Rail de bevoegdheid om afspraken te maken met de bedrijven die gebruik willen maken van de havenspoorlijn.

Antwoord:

Nu de Dordrecht zeehavenspoorlijn behouden blijft zullen wij in de planvorming rekening houden met de afspraken die door ProRail worden gemaakt met de bedrijven die gebruik maken van de zeehavenspoorlijn. Wij gaan er vanuit dat ProRail hier afstemming zoekt bij de gemeente als sprake is van gebruik dat ook de verkeersveiligheid kan beïnvloeden of als hinder voor de bestaande woonomgeving dreigt.

10. MIRT verkenning oude lijn

Pro Rail stelt vast dat er geen inhoudelijk/functioneel raakvlak is met de MIRT Verkenning Oude Lijn is met betrekking tot City Sprinter & Nieuwe Stations en Knooppunten. Dit is vastgesteld in een Deep Dive Dordrecht (4 juli 2023) en in een bestuurlijk gesprek (5 okt 2023).

Antwoord:

Deze vaststelling Deep Dive is ons bekend. Dit vraagt geen aanpassingen in het bestemmingsplan. De zienswijze is op dit onderdeel niet gegrond.

11. Proces tot aanpassing van de stamlijn

Indien er vanuit de gemeente Dordrecht een daadwerkelijke wens is om de verbinding met de hoofdspoorbaan op te heffen dan wel functioneel te wijzigen, dan zal er een formeel verzoek gedaan moeten worden bij ProRail waarbij vaste processtappen doorlopen moeten worden

Antwoord:

Deze processtap is niet meer aan de orde nu tegemoet gekomen is aan de wens tot behoud van de zeehavenspoorlijn. De zienswijze is op dit onderdeel niet gegrond.

12. Communicatie

Zolang de gemeente geen definitieve keuze heeft gemaakt is het verzoek om eerst de formele procedure te volgen en daarover zorgvuldig en duidelijk over te communiceren richting bedrijven en het Havenbedrijf.

Antwoord:

Wij hebben dit verzoek van ProRail opgevolgd. Als eerste stap daarin is met de bedrijven uit de haven en het Havenbedrijf een visie gemaakt op de toekomst van de Zeehaven met als uitkomst dat behoud van de zeehavenspoorlijn van groot belang is voor de Zeehaven. Een formele procedure is hiermee niet meer aan de orde. De zienswijze is op dit onderdeel niet gegrond.

13. Archeologie

Verzoek de opgenomen regels te verduidelijken

Antwoord:

Inmiddels gelden hier de regels uit het omgevingsplan Dordrecht. Eerder is aan ProRail toegezegd dat wij voor de gronden van ProRail in overleg gaan bekijken of regels mogelijk zijn afgestemd op de situatie van ProRail. Het bestemmingsplan behoeft op dit onderdeel geen aanpassing.

14. Trillingen

Verwezen wordt naar de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen. Deze handreiking geeft voor het gebied van 100 tot 250m van het spoor het advies om te beoordelen of klachten, bodemopbouw en/of het treinbeeld aanleiding geven tot nader onderzoek

Antwoord:

Naar aanleiding van deze zienswijzen hebben wij nader onderzoek laten doen door Antea. De toelichting van bestemmingsplan wordt hierop aangepast. Zie hiervoor de Staat van wijzigingen opgenomen in deel D van deze nota. De zienswijze is op dit onderdeel gegrond.

15. Geluid

Het emplacement ontbreekt in het geluidsonderzoek.

Antwoord:

Het geluidsrapport is hierop aangepast.

Zienswijze 27 (NS)

De zienswijze d.d. 30 januari 2024 is op 1 februari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

1. Algemeen

Prorail heeft een quickscan uitgevoerd naar mogelijke uitplaatsing van (een deel van) de functies die Prorail en NS uitvoeren in het gebied. Uitkomsten zijn gedeeld met de gemeente. De haalbaarheid moet nog onderzocht worden. Hier vooruitlopend kunnen nog geen conclusies worden getrokken.

Antwoord:

Inmiddels zijn hierover afspraken gemaakt, zie voor een nadere toelichting in deel A van deze nota: de thematische beantwoording publiek belang – uitkomsten traject Bas Kurvers.

2. Bestemming

Geadviseerd wordt de haalbaarheid te onderzoeken van een parkeergarage in relatie tot bodemverontreiniging. NS gaat graag in gesprek over de functiewijziging en de (on)mogelijkheden van de locatie.

Antwoord:

De haalbaarheid is in het vastgestelde bestemmingsplan en de daarbij behorende exploitatiebereiking aangetoond. De haalbaarheid van een parkeergarage is onderzocht op bodemkwaliteit en voorzien van een dekking in de exploitatieberekening.

3. Parkeervisie

Door het toepassing van parkeerregulering zal het gebruik van de P+R van NS bij het station toenemen. Hier dient in de uitwerking van de plannen rekening mee gehouden te worden.

Antwoord:

Erkend wordt dat sprake kan zijn van 'waterbedeffecten'. In het kader van de MIRT Oude Lijn is de afspraak gemaakt dat het huidige P+R terrein minimaal zijn huidige capaciteit zal behouden. In het kader van de MIRT zal dit nader worden uitgewerkt en vastgelegd.

4. Verkeersonderzoek

Voor de afweging is het van belang om mee te nemen dat de bereikbaarheid aan beide zijden van het station voor alle modaliteiten gewaarborgd blijft.

Antwoord:

Een goede bereikbaarheid van het station (beide zijden) voor alle modaliteiten is geborgd in het programma mobiliteitsplan dat door de gemeente is opgesteld en door de gemeenteraad is vastgesteld.

Zienswijze 28 (Qbuzz)

De zienswijze d.d. 29 januari 2024 is op 30 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

1. Qbuzz vraagt om binnen het bestemmingsplan een ruimtelijke reservering op te nemen voor een nieuwe stalling. De nabijheid van het station en de ligging binnen het huidige middenspanningsnet maakt dat de huidige remise op een gunstige plek ligt.

Antwoord:

In overleg met de provincie en Qbuzz wordt een nieuwe locatie aangewezen.

2. Gevraagd wordt verder om in de OER als uitgangspunt op te nemen dat de rijtijd op de bestaande ov-routes niet toeneemt, zodat de bus een aantrekkelijk alternatief blijft. Het aanleggen van een vrije busbaan ziet Qbuzz als een positieve ontwikkeling.

Antwoord:

Wij komen aan deze zienswijze tegemoet door de stadsbrug te behouden voor autoverkeer van en naar Zwijndrecht. In overleg met o.a. RWS is in het kader van het traject Bas Kurvers (zie deel A Thema: publiek belang – uitkomsten traject Bas Kurvers) gekozen voor een aangepaste verkeersstructuur met behoud van autoverkeer op de stadsbrug en een gewijzigde aanlanding: de variant verkorte aanlanding.

In de nadere uitwerking van de plannen wordt in overleg met provincie en Qbuzz bekeken hoe de reistijden voor busverkeer optimaal kunnen worden ingericht op basis van het nog op te stellen stedenbouwkundig plan. De opgestelde stedenbouwkundige randvoorwaarden en de daarbij behorende aanvulling van de OER laten zien dat de bereikbaarheid OV minimaal op het zelfde niveau behouden blijft.

Zienswijze 29 (Dordts woongenootschap)

De zienswijze d.d. 29 januari 2024 is op 30 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

1. Indiener zienswijze zet zich in voor coöperatieve woonvormen en is teleurgesteld dat er slechts eenmaal in een bijlage van het bestemmingsplan het woord groepswonen valt en helaas onder de noemer van een doelgroep dat ambulante zorg nodig heeft. Gemeente moet locaties reserveren in het plangebied en in de gronduitgiftevoorwaarden een voorrang voor deze groepen vast te leggen. Hierbij dient in de financiële planopzet rekening te worden gehouden met een voor dit doel gematigde grondprijs.

Antwoord:

Het oplossen van de huidige woningnood voor alle doelgroepen begint bij het ontwikkelen van nieuwe locaties waar woningen kunnen komen. De volgende stap is om op die locatie de juiste woningen te bouwen. Dit wordt binnen de gemeente buiten het bestemmingsplan om nader uitgewerkt via het traject marktselectie. Zie voor een nadere toelichting de thematische beantwoording Woningbouwprogramma opgenomen in deel A van deze nota.

Zienswijze 30 (stichting de Stad)

De zienswijze d.d. 30 januari 2024 is op 31 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

1. Stichting DE STAD samen met de gemeente Dordrecht de Stadslabs Spoorzone waarbij de ontwikkeling van het Maasterras een belangrijk onderdeel vormde. Het merendeel van de aangedragen bouwstenen zijn verwerkt in het concept. Echter missen er nog twee aandachtspunten:
 1. Het reserveren van bouwplekken voor coöperatieve woonvormen
 2. Een duidelijke plek voor woonwagengedrag.

Antwoord:

Het oplossen van de huidige woningnood voor alle doelgroepen begint bij het ontwikkelen van nieuwe locaties waar woningen kunnen komen. De volgende stap is om op die locatie de juiste woningen te bouwen. Dit wordt binnen de gemeente buiten het bestemmingsplan om nader uitgewerkt via het traject marktselectie. Zie voor een nadere toelichting de thematische beantwoording Woningbouwprogramma opgenomen in deel A van deze nota. Voor een nadere toelichting op punt 2 zie de thematische beantwoording Woonwagengedrag

Zienwijze 31 (fietsersbond)

De zienswijze d.d. 28 januari 2024 is op 31 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

1. Parkeernorm

De extreem lage parkeernorm zal hoogstwaarschijnlijk later nog bijgesteld moeten worden als de haalbaarheid in de praktijk ontbreekt en de markt een hogere norm afdwingt. Dan kloppen de verkeerseffectberekeningen niet meer. Hierdoor wordt de stad opgezadeld met forse, onwenselijke gevolgen, met daarnaast nog te veel riskante open einden.

Antwoord:

We komen deels aan deze zienswijze tegemoet door het parkeren juridisch anders te regelen. In het bestemmingsplan is nu de regel opgenomen dat in het plangebied niet meer dan 900 parkeerplaatsen mogen komen (exclusief parkeren voor de binnenstad). Dat geeft meer flexibiliteit bij het toepassen van de parkeernormen maar maakt ook duidelijk dat bij 900 parkeerplekken de ruimte om nog meer woningen te bouwen op is.

Zie voor een nadere toelichting de thematische beantwoording Parkeernorm en STOMP opgenomen in deel A van deze nota.

2. Doorfietsroutes

Binnen het plangebied wordt het fietsverkeer op verschillende schaalniveaus afgewikkeld. De doorfietsroute langs het spoor kent helaas nog te repareren zwakheden; bijv. het tweemaal kruisen van busbaan en vermoedelijk uiteindelijk toch ook automobilisten die de Brug over de Oude Maas benutten.

Antwoord:

Door de uitkomsten van het traject Bas Kurvers (zie de thematische beantwoording opgenomen in deel A van deze nota) is sprake van gewijzigde uitgangspunten die ook doorwerken in de fietsstructuur. In de opgestelde proefverkaveling is te zien hoe de nieuwe structuur er uit komt te zien waarbij het knelpunt van het kruisen van de busbaan is opgelost.

3. Onderdoorgang Hoge Bakstraat

Het geld voor de voorgestelde fiets- en voetgangerstunnel onder spoor en Burgemeester de Raadsingel kan beter besteed worden aan bijvoorbeeld het investeren in het verbeteren van bestaande fiets- voetgangerspassages onder het spoor.

Antwoord:

Met name voor voetgangers zal een verbinding ter hoogte van de Hoge Bakstraat bijdragen aan het principe van STOMP. Door het nieuwe ontwerp en de positie van de parkeergarage voor de binnenstad is een directe verbinding onder het spoor zeer gewenst. De zienswijze achten wij op dit onderdeel niet gegrond.

4. Dek A16

Het dek over de A16 heeft een aanzienlijk niveauverschil. Dat betekent in de routing over de A16 voor 'stappers en trappers' via het parkdek een bezwaarlijke hindernis.

Antwoord:

In het verlengde van het traject Bas Kurvers is ook besloten fase 2 los te koppelen van fase 1. Voor fase 2 zal een nieuw afzonderlijke plan worden opgesteld waarbij ook de routing over de A16 uitgewerkt moet worden.

5. Windhinder

Hoge gebouwen veroorzaken ongewenste windbelasting voor fietsers. Daarnaast vragen de sociale veiligheid van de fietsroutes, stalling bij huis en stallingcomfort en bestemmingen zoals P-garages meer aandacht.

Antwoord:

Het bestemmingsplan schrijft voor dat bouwplannen getoetst worden op eisen van

windhinder en stedenbouwkundige kwaliteit. Zie hiervoor artikel 9.2.6 (windhinder en bezonning) van het ontwerpbestemmingsplan.

6. Maatregelen fase 2

De in fase 2 voorgestelde infrastructurele maatregelen zullen de eerder genoemde bezwaren eerder versterken. Daarnaast spelen er technische vraagstukken die, omdat de ideeën niet goed doordacht zijn, wellicht niet opgelost kunnen worden en leiden tot een andere infrastructuur. Daardoor is het moeilijk om de eerste en tweede fase ook qua fietsstructuur in samenhang met de eerste fase te beoordelen.

Antwoord:

Zie de beantwoording onder punt 4.

7. Afrit 21

Het vervallen van afrit 21 van de A16 (in de 2^e fase) heeft uiteindelijk veel meer milieu- en veiligheidsnadelen dan voordelen.

Antwoord:

Omdat fase 1 onafhankelijk van fase 2 tot ontwikkeling kan worden gebracht nemen we deze zienswijze mee in de uitwerking van fase 2.

8. Plan B

Fase 1 en 2 bevatten cruciale onderdelen, waarvoor met externe partners overeenstemming nodig is. Dit kan nog jaren duren of mislukken, dan is er een plan B nodig. Een optie voor een tijdelijke of zelfs definitieve garage zonder gebruik van het spoorwegcomplex lijkt mogelijk en sterk aan te bevelen.

Antwoord:

Door de uitkomsten van het traject Bas Kurvers (zie de thematische beantwoording opgenomen in deel A van deze nota) zijn ook afspraken gemaakt met de externe partners en is een plan B niet langer nodig.

9. Parkdek

Het parkdek is pas in fase 2 aan de orde, waarmee de geluidwerende effecten voor de 1^e fase er niet op tijd zijn en misschien zelfs nooit komen. Is daar rekening mee gehouden?

Antwoord:

Door het loskoppelen van fase 1 is de zienswijze op dit onderdeel niet meer aan de orde. Dit wordt meegenomen in de uitwerking van fase 2.

10. Autoknip

De gesuggereerde optie om een autoknip voor station Dordrecht aan te brengen is onwenselijk, want heeft buitenproportionele gevolgen voor het woon- en leefklimaat elders in Dordt en maakt een interessantere knip (bijvoorbeeld de Krispijntunnel) onmogelijk. Een verkeersplan is nodig om evenwichtiger te sturen op de ontwikkelingen zodat de lusten en de lasten eerlijker worden verdeeld.

Antwoord:

De autoknip maakt geen onderdeel uit van dit plan. Mocht deze maatregel in de toekomst aan de orde zijn dan vraagt dat een afzonderlijke afweging met bijbehorende onderzoeken.

11. Kruising Station

De suggestie die de Fietsersbond in 2020 al heeft gedaan om de autoweg bij de kruising bij het station half op te tillen en de oversteek voor voetgangers en fietsers tussen het Weizigtpark, station en centrum half verdiept aan te leggen is nog steeds een interessante optie.

Antwoord:

De kruising station maakt geen onderdeel uit van dit plan. Dit wordt meegenomen uit de werking van de plannen voor de stationsomgeving via een afzonderlijke procedure tot wijziging van het omgevingsplan.

12. Luchtkwaliteit

Nieuwbouw op een plek met de meest met lawaai en luchtkwaliteit vervuilde plek van Dordrecht is een voorbeeld dat volksgezondheid ondergeschikt is aan economisch groedenken. De inzet om net onder de grenzen van de maximaal toelaatbare belasting van de gezondheid van inwoners te blijven mag dan wel juridisch correct zijn, ethisch blijft dit pijnlijk en geeft het geen reden tot blijdschap. Een eerste maatregel om dit gezondheidsvraagstuk te aan te pakken wordt al niet uitgevoerd vanwege de technische onmogelijkheid van een honderden meters lange overkapping van de A16.

Antwoord:

Voor het tot stand komen van dit bestemmingsplan is een onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit. In dit onderzoek is geconstateerd dat voldaan wordt aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uit titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Hierbij is als rekenjaar 2024 genomen dit is een worstcase benadering. Op basis van deze resultaten is geconcludeerd dat luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van dit plan. In de zienswijze wordt gesteld dat er net aan de grenzen van de maximaal toelaatbare belasting wordt voldaan. Het onderzoek geeft echter een ander beeld. De fijnstofbelasting (PM10 en PM 2,5) in het rekenjaar 2024 voldoen, met een waarde van maximaal 18, 4 microgram m3 voor PM10 en 9.5 microgram m3 voor PM2.5, aan de in 2030 geldende grenswaarde voor luchtkwaliteit. Hiermee wordt voldaan aan de in het gemeentelijk beleid opgenomen doelstelling voor 2030 en ruim voldaan aan de wettelijke grenswaarde van 40 microgram m3 respectievelijk 25 microgram m3. In het referentiejaar 2024 wordt, met een concentratie van maximaal 34.8 microgram m3 ook voldaan aan de wettelijke norm voor luchtkwaliteit van 40 microgram m3. In het onderzoek is ook gekeken naar de luchtkwaliteit in het jaar 2030 en geeft aan dat er, voor alle stoffen sprake is van een verdergaande immissiereductie.

Met de uitkomsten van het traject Bas Kurvers en een stedenbouwkundige structuur met een autoweg door de wijk, is op dit onderdeel nader onderzoek gedaan naar luchtkwaliteit. Het onderzoek laat zien dat we hier dicht uitkomen bij de minimale kwaliteit. Bij de nadere stedenbouwkundige uitwerking wordt nog gezocht naar optimalisaties om de luchtkwaliteit te kunnen verbeteren, bijvoorbeeld door een milieuzone of een meer westelijke ligging van de autoweg met minder aangrenzende woningen.

13. Probleemverplaatsing geluid

Om de planvorming te laten slagen wordt ingezet op het elimineren van diverse geluidsveroorzakers zoals de stadsbrug, havenspoorlijn, rangeerterrein en afrit 21. Deze probleemverplaatsing wordt door indiener zienswijze onzuiver en disproportioneel geacht voor andere stadsdelen.

Antwoord:

De OER laat ook de effecten zien die buiten het plangebied optreden. Daaruit blijkt niets van effecten die nadeliger uitwerken voor de stad dan andere varianten of alternatieven.

14. Maatregelen infrastructuur

Straten en kruispunten zullen drukker worden. Het is niet duidelijk of de voorgestelde infrastructurele maatregelen realistisch en haalbaar zijn.

Antwoord:

De uitkomsten van het verkeersonderzoek en de hieruit voortvloeiend maatregelen zijn opgenomen in de grondexploitatie behorende bij het vastgestelde bestemmingsplan.

15. Parkeerregulering Krispijn

Zijn de bewoners van Krispijn al geïnformeerd over het invoeren van betaald parkeren in hun wijk?

Antwoord:

In de parkeervisie die gelijktijdig met het bestemmingsplan ter vaststelling aan de raad wordt aangeboden is dit aangekondigd. Het is aan het college om dit besluit te nemen en bekend te maken. Naar verwachting zal parkeerregulering niet eerder dan 2030 ingesteld worden als ook de eerste woningen in Maasterras opgeleverd worden.

16. Participatie en maximaliseren

De eerdergenoemde ambitie achter dit (maximaliseren van) dit plan maakt dat de positie en effectiviteit van participatie weinig kansrijk zullen zijn. Tijdens de inloopbijeenkomsten leek het dat elke kritische kanttekening, die het maximaliseren bedreigt, wordt weerlegd. De grote financiële bijdrage van het Rijk, gekoppeld aan woningaantallen, heeft de planontwikkeling doen veranderen in een mammoettanker, die moeilijk van koers te wijzigen is.

Antwoord:

Zie voor een nadere toelichting de thematische beantwoording Communicatie en proces opgenomen in deel A van deze nota.

Zienswijze 32 (projectgroep vastgoed voor goed).

De zienswijze d.d. 29 januari 2024 is op 30 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

1. Indiener zienswijze heeft bezwaar tegen de geadviseerde aantallen categorieën woningen en vindt dat de categorie coöperatief vastgoed moeten worden toegevoegd. Bij coöperatieve vormen van eigendom zijn bewoners gezamenlijk eigenaar in een vastgoedcoöperatie of non-profit organisatie.

Het is onvoldoende te stellen dat er "nog voldoende ruimte is voor collectieve woonvormen met bijbehorende voorzieningen" (Toelichting), omdat burgerinitiatieven zonder expliciete

doelstelling van de gemeente geen gelijke kans hebben als professionele ontwikkelaars. Gemeente moet zichzelf in het bestemmingsplan een doelstelling opleggen over het percentage woningen dat door een coöperatie kan worden ontwikkeld.

Antwoord:

Het bestemmingsplan doet nog geen uitspraken over de wens of noodzaak coöperatief vastgoed te ontwikkelen maar laat daar wel alle ruimte toe. Zie voor een nadere toelichting deel A van deze nota onder het thema woningbouwprogramma.

2. De toekomstige maatregelen van het rijk gelden als invalshoek bij de totstandkoming van het woningbouwprogramma, maar het Nationaal Actieplan Dakloosheid verdient ook te worden meegenomen. De doelgroep acuut woningzoekenden krijgen onvoldoende aandacht in het woningbouwprogramma Maasterras. De aandachtsgroepen die wel genoemd worden zijn mensen die zorg nodig hebben en voor wie nieuwe woningen en woonvormen nodig zijn. Maar acuut woningzoekenden(bijvoorbeeld mensen met een relatiebreuk) zijn geen flexwoners die tijdelijke woonruimte nodig hebben, maar bestendige en betaalbare woningen. Dit moet verankerd worden in het bestemmingsplan.

Antwoord:

Zie de beantwoording onder 1. Een bestemmingsplan kan maar heel beperkt sturen op doelgroepen. Dit is al maximaal uitgewerkt in combinatie met de Doelgroepenverordening die speciaal voor Maasterras is opgesteld.

Zienswijze 33 (Standic)

De zienswijze d.d. 26 januari 2024 is op 29 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

1. Havenspoorlijn

Indiener zienswijze heeft belang bij het in standhouden van de havenspoorlijn. Het bedrijf is gelegen aan het water, maar de inland zeehaven kent slechts een beperkte maritieme diepgang waardoor het noodzakelijk is om via alle vervoersmodaliteiten toegang te hebben tot de terminal. En vervoer per spoor is qua duurzaamheid superieur aan alternatieven.

Antwoord:

Mede naar aanleiding van deze zienswijze hebben wij - in samenspraak met diverse

publieke partijen - het traject Bas Kurvers gevolgd. Zie hiervoor deel A van deze nota onder het thema publiek belang – uitkomsten traject Bas Kurvers.

De uitkomst van dit traject is het advies om de Dordrecht zeehavenspoorlijn en het emplacement te behouden. Dit advies nemen wij over. Het ontwerpbestemmingsplan wordt op dit onderdeel door de gemeenteraad gewijzigd vastgesteld door op de verbeelding de aanduiding 'specifieke vorm van railverkeer – Dordrecht zeehavenspoorlijn' op te nemen ter plaatse van de huidige stamlijn. In de regels wordt opgenomen dat ter plaatse van de aanduiding 'Dordrecht zeehavenspoorlijn' het gebruik van de gronden voor Dordrecht zeehavenspoorlijn is toegestaan. Voortzetting van het huidige gebruik, zoals vastgelegd in de stamlijnovereenkomst 2020, is daarmee verzekerd. Het huidige emplacement binnen het plangebied Maasterras behoudt zijn huidige regeling door een bestemming 'Verkeer-railverkeer'.

2. Toegang tot spoor

Meer dan zestig procent van de klanten van het bedrijf gebruikt het spoor voor de tankputten. Het bedrijf heeft afgelopen jaren veel geïnvesteerd en plannen ingediend voor nieuw te bouwen tankputten. In de vergunningaanvraag is het spoor dominant aanwezig, ook vanwege de uitgebreide rangeer-, laad- en losfaciliteiten.

Toegang tot het spoor is een bestaansvoorwaarde voor dit bedrijf. De plannen van de gemeente om de havenspoorlijn te laten vervallen zijn voor dit bedrijf onacceptabel.

Antwoord:

Zie onder 1. Het uitvoering van dit bestemmingsplan houdt geen beperkingen meer in ten aanzien van functie van de zeehavenspoorlijn.

3. Proces

Van de gemeente mag verwacht worden dat alle belanghebbenden vroegtijdig bij de planvorming worden betrokken en dat alle belangen zorgvuldig af worden gewogen. Dat is niet het geval. Zowel indiener zienswijze als Havenbedrijf Rotterdam en ProRail zijn verrast door de plannen. In een eerdere ontwikkelvisie voor de Spoorzone maakte de havenspoorlijn nog deel uit van de planvorming. Tijdens het overleg van 30 november heeft de gemeente zich verontschuldigd voor het gebrek aan communicatie en aangegeven (brief van 14 december 2023) voornemens te zijn om een procesafpraak te maken met de hogere overheden en betrokken bedrijven om in gezamenlijkheid te komen tot een definitief standpunt die vervolgens opgenomen kan worden in het definitieve bestemmingsplan. In de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan is aangegeven voor vaststelling duidelijkheid moet zijn over alternatieven en dat een termijn zal moeten worden bepaald hoe lang de havenspoorlijn nog in gebruik blijft. Indiener zienswijze is het niet eens met deze gang van zaken. De gemeente had eerst met alle betrokken partijen in overleg moeten treden, dus niet eerst de Havenspoorlijn wegbestemmen en vervolgens pas gaan praten. De insteek in het ontwerpbestemmingsplan is heel anders dan in eerdere gesprekken en via correspondentie is aangegeven. De gemeente wil met de betrokken bedrijven gaan overleggen over mogelijke alternatieven, maar het is volstrekt onduidelijk wat die alternatieven dan zouden moeten inhouden en wat de financiële consequenties zijn. Het wegbestemmen van de havenspoorlijn zonder deugdelijk alternatief is in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Antwoord:

De voorkeursvariant zonder de Dordrecht zeehavenspoorlijn is pas laat in beeld gekomen. Op dat moment, eerste helft 2023, had inderdaad afstemming met de bedrijven in de zeehaven moeten plaatsvinden. Dat is om verschillende redenen toen niet gebeurd. Dat had uit oogpunt van een zorgvuldige voorbereiding wel moeten. Met het traject Bas Kurvers en de visie zeehaven is een traject ingezet waarbij we tijdig met Standic overleg gezocht hebben. Wij willen deze wijze van samenwerking graag voorzetten richting de toekomst en gaan daar nadere afspraken over maken. Door elkaar tijdig te informeren voorkomen we dat we elkaar verrassen.

4. Veiligheid stamlijn

In het ontwerpbestemmingsplan wordt de suggestie gewekt dat het transport van gevaarlijke stoffen over de Havenspoorlijn tot een onveilige situatie zou leiden voor omwonenden, maar dat is eenvoudigweg onjuist en dat kan alleen al daarom geen reden zijn om de Havenspoorlijn uit te faseren.

Antwoord:

Met het behoud van de zeehavenspoorlijn behoudt Standic ook de mogelijkheid voor vervoer van gevaarlijke stoffen die geen onveilige situaties opleveren. Als het gaat om de toekomst worden getracht hier buiten het bestemmingsplan om afspraken over te maken.

5. Bevoegdheid

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is bevoegd om een besluit te nemen over een eventuele wijziging of opheffing van de Havenspoorlijn. De gemeente heeft daar geen zeggenschap over en had een formeel verzoek bij ProRail in moeten dienen.

Antwoord:

In het ontwerpbestemmingsplan is hierover opgenomen dat "het voorstel voor het wegbestemmen van de stamlijn, gelet op impact die dit heeft op de uitvoerbaarheid van het plan, de Minister verzocht wordt om met de gemeente mee te denken in het vinden van een oplossing." In het vast te stellen bestemmingsplan zou hierover duidelijkheid worden geboden." Het was dus niet de bedoeling van de gemeente om in te gaan tegen de bepalingen in de Spoorwegwet of de overeenkomst, maar juist op zoek te gaan naar een oplossing met instemming van de Minister. Achteraf gezien hadden we hierover eerder afstemming met Standic moeten zoeken. Dat is om verschillende redenen toen niet gebeurd.

6. Eigendom

De gronden waarop de Havenspoorlijn zijn gelegen zijn niet allemaal in eigendom van de gemeente. Bij gebrek aan instemming/opheffing van de Minister en eigendom van alle gronden in het plangebied is het bestemmingsplan dus ook (juridisch) niet uitvoerbaar.

Antwoord:

Zie antwoord 1.

Zienswijze 34 (VPO Maasterras BV)

De zienswijze d.d. 31 januari 2024 is op 31 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

Indiener zienswijze is eigenaar van enkele percelen in het plangebied en is groot voorstander van de voorgenomen transformatie van bedrijven naar woningen. Toch enkele punten:

1. Masterplan

Er is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen om van 2.200 woningen naar 3.000 woningen te gaan. Hoe wordt bepaald waar en of deze komen? Is dat op basis van initiatieven vanuit de markt?

Antwoord:

Door de uitkomsten van het traject Bas Kurvers (zie de thematische beantwoording opgenomen in deel A van deze nota) is sprake van gewijzigde uitgangspunten die ook doorwerken in de gebiedsontwikkeling. In fase 1 komen nu maximaal 2.200 woningen. Fase 2 wordt nu helemaal losgekoppeld van fase 1 (het masterplan wordt ingetrokken). Voor fase 2 zal een afzonderlijk traject worden opgestart. Daarbij zal consultatie van marktpartijen plaats gaan vinden.

2. Parkeerhubs

In het masterplan wordt aangegeven dat parkeren in parkeerhubs wordt vormgegeven aan de randen van de gebieden. Mogen aan de rand van de Weeskinderendijk Beneden ook bouwblokken komen met parkeren in het bouwblok?

Antwoord:

Nee, uitsluitend op de aangegeven locaties. Zie hiervoor de stedenbouwkundige randvoorwaarden die als bijlage 1 bij het bestemmingsplan worden opgenomen, ter vervanging van het masterplan.

3. Hoogteaccenten

Wie toetst waar de hoogteaccenten mogen komen en hebben de gebiedseigenaren hier zeggenschap in?

Antwoord:

het college is bevoegd gezag met advisering door Welstand (al dan niet met supervisor). De gemeente biedt de mogelijkheid om dit via een omgevingstafel te organiseren waarin gebiedseigenaren samen met gemeente en andere belanghebbenden tot een vergunbare omgevingsvergunning komen. De toekomstige samenwerkingsvorm met marktpartijen biedt tevens alle gelegenheid om tot samenwerking te komen.

4. Hoogteverloop

Er wordt in hoofdstuk 6.3 bij de stedenbouwkundige principes aan de Weeskinderendijk Beneden gesproken over een indicatief hoogteverloop. Tegelijkertijd is hier een minimale hoogte van 35 meter opgenomen in het bestemmingsplan. Mag hier ook een accent gerealiseerd worden om aan dit hoogteverloop te voldoen?

Antwoord:

De minimale hoogte is bedoeld om voldoende geluidsafscherming te bereiken. Het college heeft de mogelijkheid om medewerking te verlenen aan gelijkwaardige oplossingen.

5. Korrelgrootte

In hoofdstuk 6.3 van het masterplan wordt gesproken over een korrelgrootte van de bebouwing. Is dit een breedtemaat van de gebouwen? Omdat daarna bij de stedelijke plint wel over een hoogtemaat wordt gesproken. Als dit namelijk een hoogtemaat is dan gaat het niet goed met de regels omtrent minimale hoogte bij een deel van de randen.

Antwoord:

De juridische koppeling het masterplan is in het vastgestelde bestemmingsplan losgelaten en vervangen door concrete stedenbouwkundige randvoorwaarden, waardoor duidelijker is welke eisen de gemeente stelt aan maatvoering.

6. Bestemmingsplan

In het bestemmingsplan wordt 29.800 m² aan functies genoemd. Dit aantal komt niet terug in de regels. Is hier een afwijking nodig? Wie bepaalt waar welke aantallen mogen komen? Mag elke initiatiefnemer hier zelf een keuze in maken?

Antwoord:

In de regels is dit uitgewerkt in artikel 9.7 van het ontwerpbestemmingsplan. De situering van de functies moet vastgelegd worden in de een stedenbouwkundig plan als bedoeld in artikel 9.6. van het ontwerpbestemmingsplan Voordat gebouwd kan worden moet dus duidelijk voor het gehele gebied duidelijk zijn waar welke aantallen komen. Uit het voorstel tot gewijzigde vaststelling (bijlage D van deze nota) blijft dat deze regels ongewijzigd blijven.

7. Geluidsregels

De gestelde geluidsregels hebben grote invloed op de bouwmogelijkheden. Als er gesteld wordt dat er een goed akoestisch klimaat moet worden gerealiseerd met kwaliteitscriteria danwel geluidsdoelstellingen biedt dat meer flexibiliteit.

Antwoord:

In artikel 9.2.4 van het ontwerpbestemmingsplan is concreet uitgewerkt welke eisen gesteld worden aan een goed akoestisch klimaat. In het vastgestelde bestemmingsplan is dat op onderdelen nog aangescherpt n.a.v. de beantwoording van zienswijze nummer 36.

8. Kadern masterplan

De kaders in het Masterplan zijn ruim, maar matchen niet met het beeld dat wordt getoond in de stedenbouwkundige voorkeursvariant in het Masterplan. Afbeeldingen matchen ook niet altijd.

Antwoord:

De juridische koppeling het masterplan is in het vastgestelde bestemmingsplan losgelaten. In plaats daarvan is in de regels duidelijker aangegeven welke stedenbouwkundige randvoorwaarden de gemeente stelt aan bouwplannen. Zie deel D van deze nota voor de aanpassing in de regels van het bestemmingsplan.

9. TNO-norm licht

In artikel 9.2.6 lid b wordt verwezen naar de TNO-norm licht. In de bijlage van het masterplan wordt bij Zon- en daglichtstudies aangegeven: "De 'lichte' TNO-norm wordt

alleen toegepast op gevels die zon kunnen ontvangen". Dit is een belangrijke nuancering die opgenomen zou moeten worden in het bestemmingsplan.

Antwoord:

Het bestemmingsplan zal op dit onderdeel gewijzigd worden vastgesteld. Zie deel D van deze nota.

10. Energiesysteem

Artikel 9.6 spreekt over de beschrijving van het energiesysteem en aangewezen locaties biobased bouwen. Biobased komt niet terug in het masterplan en het is daarmee onduidelijk welke locaties dit zijn. Op het gebied van energie is onduidelijk of dit per buurt, gebouw, of voor het hele gebied wordt beschouwd. Wat zijn hier de uitgangspunten van de gemeente?

Antwoord:

De juridische koppeling het masterplan is in het vastgestelde bestemmingsplan losgelaten waardoor duidelijker is welke eisen de gemeente stelt aan energie.

11. Parkeren

Artikel 15.5 verwijst voor het parkeren naar de Beleidsregels Parkeren bij nieuwbouwprojecten Dordrecht. Via Overheid.nl is enkel die van 2022 te vinden en is die nog geldig. Hierin wordt verwezen naar een gebiedsindeling en in welke categorie wordt het gebied ingedeeld? Wordt dit nieuwe gebied ook Schil of blijft het Rest bebouwde kom?

Antwoord:

Op overheid.nl staan altijd de meeste actuele versie van de beleidsregels. De parkeervisie (bijlage 11 van het ontwerpbestemmingsplan) is op dit onderdeel aangevuld zodat duidelijk is hoe de parkeernormen toegepast gaan worden en volgens welke gebiedsindeling.

12. Wie is verantwoordelijk voor de inrichting van het openbaar gebied?

Antwoord:

De gemeente, tenzij daar met marktpartijen andere afspraken over gemaakt worden.

13. Niet consequent

De basis is het Masterplan en deze is globaal en niet overal consequent. Dat roept nog veel vragen op en in de uitwerking zal dus potentieel heel veel discussie ontstaan. Dat maakt het mogelijk rechtsonzeker over wat je nu daadwerkelijk mag. Anderzijds geeft het je ook de vrijheid om de discussie te voeren.

Antwoord:

De juridische koppeling het masterplan is in het vastgestelde bestemmingsplan losgelaten waardoor duidelijker welke eisen de gemeente stelt, zonder flexibiliteit te verliezen.

Zienswijze 35 (Ames Dool en Jalisco)

De zienswijze d.d. 30 januari 2024 is op 31 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

1. Algemeen

De partijen die een zienswijze in hebben gediend hebben hun bedrijfspanden of een perceel nabij van het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan. Een van die partijen heeft een omgevingsvergunning gekregen voor de ontwikkeling van hun bedrijfsruimte. Met het voornemen om de op/afrit van de A16 te verwijderen of te verplaatsen zal het vergunde bouwplan niet meer aan de doorgaande weg en in de directe nabijheid van de op/afrit van de A16 liggen en is het niet haalbaar. Graag meer duidelijkheid over de exacte plannen.

Antwoord:

Door de uitkomsten van het traject Bas Kurvers (zie de thematische beantwoording opgenomen in deel A van deze nota) is sprake van gewijzigde uitgangspunten die ook doorwerken in de gebiedsontwikkeling. Fase 2 wordt nu geheel los gekoppeld van fase 1 (het masterplan wordt ingetrokken). Voor fase 2 zal een nieuwe traject worden opgestart

waarbij ook de vraag op tafel ligt of afrit 21 gewijzigd wordt en wat dit betekent voor bestaande bedrijven. We gaan hiervoor nog een afzonderlijk participatietraject organiseren.

2. Er is sprake van een gebrek aan tijdige communicatie en concrete plannen.

Antwoord:

Wij gaan voor fase 2 tijdig een participatietraject starten. U wordt hier nog over geïnformeerd.

3. Bedrijfsvoering

Het ontwerpbestemmingsplan heeft gevolgen voor het eigendom cq de bedrijfsvoering van de indieners zienswijze, ondanks dat ze buiten het plangebied voor fase 1 liggen. De onderzoeken die zijn gedaan zijn niet enkel opgesteld voor fase 1, maar voor het gehele Maasterras. Echter zijn zij niet betrokken bij de plannen en maken zij zich zorgen over parkeren, verkeer en bedrijfscontinuering.

Antwoord:

Het bestemmingsplan Maasterras fase 1 staat op zich zelf en is los van de ontwikkeling fase 2 te zien. De onderzoeken zijn daar ook op uitgevoerd.

4. Planning

Er is een onduidelijke planning. In het stedenbouwkundig plan wordt gesproken over een termijn van 10-15 jaar voor realisatie van het Maasterras, terwijl in de OER wordt gesproken over 10-20 jaar voor alleen fase 1, waarna fase 2 zal volgen. Dit geeft onzekerheid over de bedrijfsvoering, verhuurbaarheid van de panden en investeringen.

Antwoord:

Het betreft hier een complexe gebiedsontwikkeling die onafhankelijk is van diverse onzekere factoren. Het bestemmingsplan voor fase 1 en de OER voor fase 2 laten zo goed mogelijk zien wat de stand van de planvorming is zodat belanghebbenden tijdig kunnen reageren. Op dit moment is er nog geen zekerheid te geven over de planning.

5. Transformatie

Partijen staan niet negatief tegenover de transformatie naar gemengd gebied, maar willen graag in gesprek met de gemeente over de planning en invulling van hun gronden.

Antwoord:

Wij komen hier op terug zodra we gaan starten met de planontwikkeling voor fase 2.

6. Verkeer

Ontwikkeling van het Maasterras leidt tot een toename van verkeer en een verslechtering van de verkeersafwikkeling van de omliggende wegen en de A16. Er is nog geen duidelijkheid hoe dit opgelost wordt. De bereikbaarheid van de percelen staat onder druk en die moeten goed bereikbaar blijven. Daarom is het ontwerpbestemmingsplan niet goed voorbereid en is er geen sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Antwoord:

Op basis van de nieuwe uitgangspunten zal de verkeersstructuur voor de bestaande bedrijven grotendeels ongewijzigd blijven, met name door het besluit de stadbrug te behouden voor autoverkeer. De resultaten uit het aangepaste verkeersonderzoek laten zien dat de bereikbaarheid niet onder druk komt.

7. Parkeren

De invoering van gereguleerd parkeren heeft nadelige effecten voor de bedrijfsvoering van de huurders van de indieners zienwijzen. Er is nu sprake van vrij parkeren in de omgeving en hoewel er wel sprake is van eigen parkeer gelegenheid is dat niet voldoende voor bezoekers en medewerkers. Er zijn al parkeerplaatsen verdwenen op de Handelskade en omliggende bedrijven maken ook gebruik van de openbare parkeer gelegenheden. Hoe de parkeerregulering exact vormgegeven gaat worden staat nog niet vast, maar heeft grote gevolgen.

Antwoord:

Een woonwijk met lage parkeernormen is alleen te realiseren met parkeerregulering in de omgeving van het plangebied. U dient dus rekening te houden met parkeerregulering voor bezoekers van de bedrijven aan de Handelskade en de Put. Parkeerregulering zal pas nodig zijn als de eerste woningen worden opgeleverd. Naar verwachting in 2030 of later.

8. Autoluw

Ook het streven om de binnenstad autoluw te maken en parkeren naar de randen van de binnenstad te verplaatsen heeft grote gevolgen, omdat de parkeerdruk bij de bedrijven daarmee toeneemt.

Antwoord:

Zie ook de beantwoording onder 7. Parkeerregulering kan helpen om de parkeerdruk op te vangen en te parkeerdruk bij bedrijven te voorkomen.

9. Onzorgvuldig

Het ontwerpbestemmingsplan is onzorgvuldig ter inzage gelegd doordat deze gevolgen niet meegenomen zijn in de beoordeling.

Antwoord:

Het is een bewust beleidskeuze om de automobiliteit en daarmee ook het parkeren terug te dringen door voorrang te geven aan andere vormen van vervoer. Zie hiervoor ook de thematische beantwoording mobiliteit opgenomen in deel A van deze nota.

10. Omvang onderzoeken

Omdat de onderzoeken de effecten op het hele Maasterras hebben onderzocht is voor partijen niet duidelijk in hoeverre er rekening gehouden is met de effecten van alleen het ontwerpbestemmingsplan. Voldoet het ontwerpbestemmingsplan voor fase 1 ook aan een goede ruimtelijke ordening voor de aspecten verkeer en parkeren of is hiervan enkel sprake indien ook de opvolgende fases 2 en 3 (en (infrastructurele) voorzieningen) daadwerkelijk zullen worden gerealiseerd?

Antwoord:

Het bestemmingsplan Maasterras fase 1 staat op zichzelf en is los van de ontwikkeling fase 2 te zien. De onderzoeken zijn daar ook op uitgevoerd.

11. Belangen en eigendom partijen

Op basis van de proefverkaveling lijkt de gemeente voornemens te zijn om ter plaatse van een deel van de gronden van één van de bedrijven openbaar groen te realiseren. Hier zijn zij niet bij betrokken geweest en het is hen ook niet bekend of de gemeente voornemens is hen te compenseren. Het belang van de bedrijven is niet meegenomen bij het opstellen van de proefverkaveling.

Antwoord:

Bij het opstellen van het omgevingsplan voor fase 2 zal dit concreet in beeld worden gebracht. Het voorliggende bestemmingsplan fase 1 staat daar los van en is niet bepalend voor de stedenbouwkundige uitwerking in fase 2.

12. Autoluw gebied

Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt duidelijk dat de gemeente een autoluw gebied voor ogen heeft. Er wordt ingezet op herbestemming van de autobranche binnen het plangebied (bijlage 19 van de Toelichting). Hoe wordt een automotive sector (met hoge parkeerdruk en veel verkeersbewegingen) in een autoluw gebied vormgegeven?

Antwoord:

Bij het opstellen van het omgevingsplan voor fase 2 zal dit concreet in beeld worden gebracht. Op voorhand lijkt het logisch om functies die autoverkeer aantrekken te situeren aan de auto-ontsluitingswegen zodat geen effecten ontstaan op het autoluwe gebied.

13. Autoshowrooms

Uit bijlage 19 blijkt dat er vooral ruimte zal bestaan voor kantoorfunctie, maar dat er nog bekeken moet worden of er ruimte is voor autoshowrooms. Bij een showroom hoort echter behalve een kantoor ook een werkplaats. Het is niet handig om dat op te knippen, die

bedrijven zullen dan een andere locatie zoeken. De invulling van fase 2 is slecht doordacht en de belangen van de bedrijven zijn niet meegenomen.

Antwoord:

Bij het opstellen van het omgevingsplan voor fase 2 zal dit concreet in beeld worden gebracht. Het masterplan sluit niet uit dat er ook een invulling komt met bedrijvigheid en showrooms.

14. Geluid

Vanwege de geluidsbelasting zijn bij M7 en M8 dove gevels nodig. Deze zijn erg kostbaar. Is transformatie naar woningen dan een reëel uitgangspunt? En ontstaat er dan wel een aanvaardbaar woon- en leefklimaat? Dit volgt niet uit de onderzoeken. Eerdere verkenningen naar woningbouw sneuvelden op dit punt.

Antwoord:

De OER toont aan dat er voor fase 2 inderdaad maatregelen nodig zijn om te komen tot een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Diverse opties zijn nog mogelijk. Bij de start van omgevingsplan fase 2 zal dit in beeld worden gebracht.

15. Ruimte voor hogere milieucategorie

In hoeverre is er ruimte voor de (huidige) bedrijfsactiviteiten in hogere milieucategorieën. Wat zijn de belemmeringen voor woningen op de percelen van partijen. Uit de OER lijkt daar niet veel ruimte voor te zijn, maar dient dit verder uitgezocht te worden.

Antwoord:

Het klopt dat dit nog uitgezocht moet worden. Bij het opstellen van het omgevingsplan voor fase 2 zal dit concreet in beeld worden gebracht. Het is niet uitgesloten dat er ook een invulling komt met bedrijvigheid. Daarbij is ook milieucategorie 3 denkbaar mits inpasbaar met de woonbestemmingen.

16. Compensatie van kantoren en bedrijven

In de Omgevingsverordening Zuid Holland zijn de gronden van partijen aangewezen als bedrijventerrein. Dit betekent dat onder de - nu geldende - Omgevingsverordening een wijziging van het omgevingsplan in beginsel bedrijven toe moet laten met de grootst mogelijke gebruiksruimte waarbij rekening wordt gehouden met de toekomstige ontwikkelingen in een onherroepelijk omgevingsplan. Hoewel op basis van het geldende bestemmingsplan "Weeskinderdijk/Laan der Verenigde Naties" geen bedrijven in milieucategorie 3 zijn toegestaan waardoor geen compensatieplicht geldt, zijn partijen van mening dat er gekeken dient te worden naar mogelijkheden voor feitelijke compensatie.

Antwoord:

Zie hiervoor bijlage 19 van het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit blijkt niets van een tekort aan gebruiksruimte voor bedrijven met hogere milieucategorie. In Maasterras fase 2 zal zo nodig extra ruimte gevonden kunnen worden.

17. Bijlage klopt niet

Overigens klopt bijlage 20 niet. Indiener zienswijze heeft de juiste bedrijven en adressen bijgesloten in een bijlage.

Antwoord:

Bijlage 20 is gebaseerd op de gegevens van de omgevingsdienst. De gewijzigde lijst maakt de uitkomsten niet anders.

18. Financiële uitvoerbaarheid

Er zijn binnen het plangebied veel verschillende grondeigenaren. Uit het 'Memo financiële haalbaarheid Maasterras' d.d. 15 november 2023 volgt ook dat kosten en opbrengsten nog beter in beeld gebracht moeten worden en dat samenwerking met marktpartijen noodzakelijk is. Partijen treden graag in overleg met de gemeente over de uitvoering van het Maasterras.

Antwoord:

De aanbesteding voor marktpartijen is een traject dat los van het bestemmingsplan is opgestart en vervolg zal krijgen na de vaststelling. Afspraken over samenwerking zullen worden vastgelegd.

19. Percentages doelgroepen

In het ontwerpbestemmingsplan staat dat het mogelijk is om andere percentages vast te stellen, zolang er sprake is van gewijzigde actuele woonbehoefte. Gevreesd wordt dat het realiseren van het percentage sociale huurwoningen makkelijk kan worden doorgeschoven naar een latere fase. Dat zou de haalbaarheid van fase 2 in gevaar brengen.

Antwoord:

Doorschuiven van percentages is niet toegestaan, wij zijn als gemeente ook gebonden aan de regels uit de Verordening van de provincie Zuid-Holland.

Zienswijze 36 (zeehavenbedrijf Dordrecht ZHD)

De zienswijze d.d. 30 januari 2024 is op 31 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

1. Vooraf

Vooraf wordt verzocht om bij de beantwoording van de zienswijzen zoals hieronder samengevat de situatie van het Zeehavenbedrijf Dordrecht (ZHD) te betrekken. Dat wil zeggen een bedrijf dat veel milieuruimte nodig heeft waaraan de gemeente afgelopen jaren ook medewerking heeft verleend, inclusief de gewenste uitbreiding.

Antwoord:

Door ZHD wordt terecht aandacht gevraagd voor de milieuruimte die dit bedrijf nodig heeft voor een goede bedrijfsvoering in de toekomst. De omgevingseffectrapportage bij het ontwerpbestemmingsplan (hierna de 'OER') laat zien dat woningbouw in Maasterras fase 2 niet zonder meer mogelijk is zonder de milieuruimte van de bedrijven in de zeehaven te beperken. De zienswijze van ZHD, samen met de zienswijzen van andere bedrijven, vormen een belangrijke reden om het opgestelde masterplan voor Maasterras fase 2 niet in deze vorm door te zetten. Daar komt nog bij het besluit van de gemeenteraad om de zeehavenspoorlijn te behouden waardoor de geplande woningbouw in fase 2 te maken krijgt met een in te passen spoorlijn.

Het voorgaande is aanleiding om fase 1 los geheel te koppelen van fase 2 en het masterplan in te trekken. In plaats van het masterplan is een stedenbouwkundige uitwerking opgesteld die uitgaat van de zelfstandige ontwikkeling van fase 1 die los staat van de vraag of in fase 2 nog ontwikkelingen gaan plaats vinden.

Voor fase 2 zal een nieuwe start worden gemaakt waarbij nog diverse scenario's in beeld zijn. Voordat we met plannen naar buiten gaan zal eerst overleg plaatsvinden met de bedrijven in de haven. Uitgangspunt daarbij is de recent vastgestelde visie voor de zeehaven.

In de beantwoording van de zienswijzen hieronder zijn wij uitgegaan van de ontwikkelingen zoals die in het voorliggende bestemmingsplan Maasterras fase 1 maximaal mogelijk worden gemaakt.

2. Opzet ontwerpbestemmingsplan Maasterras

Volgens jurisprudentie moet aannemelijk worden gemaakt dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is, ook onder de Crisis- en herstelwet. De gemeenteraad moet afzien van het vaststellen van het bestemmingsplan als op voorhand redelijkerwijs kan worden ingezien dat het plan op geen enkele wijze uitvoerbaar is. Het Masterplan gaat van een onlosmakelijke ontwikkeling van het hele gebied Maasterras waarbij fase 1 (het voorliggende ontwerpbestemmingsplan) en fase 2 (nog niet meegenomen in het bestemmingsplan) niet los van elkaar gezien worden. Omdat uit de OER blijkt dat fase 2 niet te ontwikkelen is zonder afwaardering van de milieuruimte van het industrieterrein Zeehavens kan gesteld worden dat sprake is van een niet uitvoerbaar plan. Afwaardering is alleen mogelijk na het uitplaatsen van bedrijven waarvoor geen middelen zijn voorzien. Dat blijkt ook uit het masterplan en ontwerp bestemmingsplan waar woningen tot bouwhoogte van 65 meter en 90 meter in fase wordt toegestaan. Dat zijn bouwhoogtes die realistisch niet zijn af te schermen van de bedrijvigheid in de haven.

Antwoord:

Met ZHD zijn wij van mening dat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan minimaal aannemelijk moet worden gemaakt. In het ontwerpbestemmingsplan was dat ook al onderkend in paragraaf 1.5 van de toelichting: "Als het gaat om de stamlijn, de Stadsbrug en het emplacement (in relatie tot het feitelijke gebruik) zijn, gelet op impact die dit heeft op de uitvoerbaarheid van het plan, de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat verzocht om met de gemeente mee te denken in het vinden van een oplossing. In het vast te stellen bestemmingsplan zal hierover duidelijkheid worden geboden."

Naar aanleiding hiervan is een afhankelijk bemiddelaar aangesteld, de heer Bas Kurvers, om gelet op alle publieke belangen, waar onder het belang van de zeehaven, te komen tot oplossingen die tot een uitvoerbaar bestemmingsplan moeten leiden. Voor een nadere toelichting op dit traject wordt verwezen naar de thematische beantwoording opgenomen in deel A van deze nota (thema publiek belang – uitkomsten traject Bas Kurvers). In combinatie met het besluit fase 2 uit de planvorming te halen zijn wij van mening dat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is aangetoond en dat afwaardering van milieuruimte niet aan de orde is als het gaat om de uitvoering van het bestemmingsplan Maasterras fase 1.

3. Geluidsrapport niet volledig in relatie tot de haalbaarheid

Het opgestelde geluidsonderzoek gaat uit van een 'opgevuld' zonemodel en rekent alleen op een bouwhoogte van 10 meter. Onduidelijk is hoe het zonemodel is opgevuld en wat de gevolgen zijn op grotere hoogten. Het rapport bevat alleen samenvattende plaatjes en is onvolledig op het onderdeel cumulatie. Onduidelijk is ook hoe hoog de waarde uitkomen boven de 70 dB in fase 2. Beoordeling, bijvoorbeeld volgens de methode Miedema, ontbreekt. Wel duidelijk wordt dat de geluidbelasting te hoog is om in fase 2 woningen te kunnen bouwen. Concluderend zijn de rapportages over geluid onvolledig, niet verifieerbaar en onvoldoende concreet zodat op basis hiervan geen conclusie kunnen worden getrokken over de haalbaarheid van fase 2.

Antwoord:

Het "opge vulde zonemodel" hebben wij in de vergunningprocedure voor ZHD het bestemmingsplanmodel genoemd. Daarbij is het wijzigingsplan 's-Gravendeelsedijk 175 meegenomen. In de OER en het akoestisch onderzoek is vergelijkbaar aan de methode Miedema een systematiek toegepast volgens klasseindeling 5 dB (van 45 tot 70 dB). Voor fase 1 is het akoestisch onderzoek aangepast en is ook voor andere bouwlagen dan de 10 meter inzichtelijk gemaakt welke geluidbelasting op de geval optreedt. Daarnaast zijn ook de rekenresultaten toegevoegd.

4. Onduidelijke voorkeursvariant

Niet duidelijk is wat nu concreet de voorkeursvariant is die de gemeente Dordrecht voor het Maasterras (en met fase 1 in dit Obp) voor ogen heeft, mede in relatie tot het de OER. Wel kan worden teruggelezen dat ook de Oer bij de toets van de voorkeursvariant en de geluidsbelasting uit gaat van het gebrekkige geluidrapport bijlage 14 van het bestemmingsplan. Verder wordt in het OER het industrielawaai ten onrechte niet genoemd op hardcopy pag 253, maar wel de andere geluidsbronnen zodat het waarschijnlijk is dat het industrielawaai in figuur 16.27 en 16.28 niet in de cumulatieve geluidbelasting is meegenomen. Zelfs aan de hand van de gebrekkige rapportage moet geconcludeerd worden dat er voor wat betreft het industriegeluid maatregelen moeten worden onderzocht én ZHD neemt aan dan ook moeten worden getroffen. Ook op dit punt is het bestemmingsplan niet zorgvuldig tot stand gekomen. Op basis van het masterplan is sprake van een grote hoeveelheid potentiële klagers in de nieuwe woontorens.

Antwoord:

Industrielawaai is per abuis niet genoemd in de inleiding van paragraaf 16.3.5. De effecten van industrielawaai zijn wel beschreven in de betreffende paragraaf. Industrielawaai is meegenomen in de berekeningen van de cumulatieve geluidbelasting. Dit is ook te zien aan de hoge geluidbelasting aan de zijde van het industrieterrein. In het aangepaste akoestische onderzoek is duidelijk gemaakt dat fase 2 geen onderdeel uitmaakt van het plan. In bestemmingsplan is in de toelichting duidelijk aangegeven welke variant nu uitgewerkt is en onderzocht is op geluid.

5. Ontbreken relevante passages in de plantoelichting

De gebruikelijke passage over rijks- en provinciaal én gemeentelijk beleid, gerelateerd aan de inhoud ontbreken volledig. Dit, terwijl er ook een voornemen bestaat om met fase 2 het gezonde industrieterrein af te schalen, lees zwaardere bedrijvigheid weg te bestemmen, zonder dat in compensatie is voorzien, zoals de provincie wel vereist. Dat blijkt ook uit de zienswijzen hierna over de stamlijn, geluid alsmede verkeer dat de gemeente Dordrecht met dit ontwerpbestemmingsplan in strijd handelt met haar eigen door de raad geaccordeerde Omgevingsvisie 1.0 uit 2021.

Antwoord:

Het vigerende beleid is zoveel mogelijk volgens de systematiek van de Omgevingswet vastgelegd. Op gemeentelijk niveau door een koppeling met de omgevingsvisie en op provinciaal en rijksniveau door aan te sluiten bij de instructieregels. De toelichting is mede naar aanleiding van deze zienswijze aangevuld door op relevante punten toch te verwijzen naar sectoraal beleid. Bijvoorbeeld als het gaat om bodem en watersturend beleid. Als het gaat om de omgevingsvisie is juist dit beleid bepalend geweest voor het opgestelde beoordelingskader in de OER. Dit voorliggende ontwerpplan biedt naar ons oordeel de hoogst haalbare score op ambities uit de omgevingsvisie.

6. Participatie

De gemeente heeft participatie hoog in het vaandel staan maar handelt daar niet naar. ZHD vindt het onbegrijpelijk dat op geen enkele wijze over dit plan Maasterras, waaronder ook deze fase 1 separaat overleg is gepleegd met de bedrijven van het industrieterrein Zeehavens Dordrecht. Als ook niet met bedrijven van het industrieterrein Groote Lindt Zwijndrecht en Louterbloemen Dordrecht. De inloopavond op 23 november 2022 en 15 januari 2024 zijn door ZHD bezocht maar die bleken niet gericht op de belangen van de Zeehavenbedrijven.

Antwoord:

De voorkeursvariant met de havenspoorlijn is bij het opstellen van het bestemmingsplan pas laat in beeld gekomen. Op dat moment, eerste helft 2023, had inderdaad afstemming met de bedrijven in de zeehaven moeten plaatsvinden. Dat is om verschillende redenen toen niet gebeurd. Dat had uit oogpunt van een zorgvuldige voorbereiding wel moeten. Met het gezamenlijk opstellen van de havenvisie, in combinatie met het traject Bas Kurvers, is een traject ingezet waarbij we wel tijdig en actief met de bedrijven in de haven overleggen. Zie de beantwoording in deel A van deze nota, thema publiek belang – uitkomsten traject Bas Kurvers. Wij willen deze wijze van samenwerking graag voorzetten.

7. De eerdere zienswijzen op het startdocument

De eerder ingediende zienswijzen door ZHD zijn onbevredigend/onjuist beantwoord: piekgeluid, nestgeluid en walstroom heeft geen of onvoldoende aandacht gekregen in het ontwerpbestemmingsplan terwijl dat wel beloofd was of wordt ten onrechte niet betrokken bij het plan. Met name als het gaat om walstroom had een dialoog met ZHD moeten plaatsvinden.

De reactie van de gemeente dat de ontwikkeling van Maasterras consequenties kan hebben voor planologische rechten is zeer onbevredigend.

Antwoord:

Doordat woningbouw in fase 2 op basis van dit bestemmingsplan niet langer aan de orde is zal ZHD voor piekgeluid, nestgeluid en walstroom geen nadeel ondervinden van de uitvoering van het bestemmingsplan Maasterras fase 1. Het akoestisch onderzoek dat ziet op fase 1 is hierop aangepast en maakt dat inzichtelijk.

8. Financiële haalbaarheid

Uitgaande van de onlosmakelijke samenhang tussen fase 1 en 2 (die ook blijkt uit het masterplan dat als bijlage bij de regels is opgenomen) blijkt nergens uit hoe men met fase 1 omgaat als realisatie van fase 2 niet mogelijk blijft.

Antwoord:

Zie het antwoord onder 1 en 2.

9. Milieuzonering

Een richtafstand van 500 meter (300 meter in gemengd gebied) maakt uitvoering bestemmingsplan niet reëel, zoals ook blijkt uit bijlage 17 bij het ontwerpbestemmingsplan. Daarbij moet worden opgemerkt dat ZHD ingevolge regel 20.1.2 van het bestemmingsplan "Zeehavens Dordrecht" een categorie 5.3 bedrijf betreft (dus zwaarder dan in dit memo aangegeven) met een richtafstand van 1 kilometer tot woningbouw wat met één stap lager als gemengd gebied tot 700 m als richtafstand kan worden teruggebracht. De richtafstand van 1 km wordt gemeten bij de grens van het bedrijf van ZHD tot de kleinste afstand van de dichtstbijzijnde gevel van toekomstige woningbouw fase 1 niet gehaald; de afstand bedraagt circa 700 meter. Bij fase 2 zal de afstand slechts circa 500 meter bedragen, onacceptabel klein ten opzichte van zware bedrijvigheid zoals ZHD, een continubedrijf met laden en lossen van zeeschepen (in de dag-, avond-, en nachtperiode), met materiaal dat lawaaiig kan zijn, ook al wordt er heel zorgvuldig geladen en gelost. Denk daarbij aan schroot en piekijzer.

Antwoord:

ZHD is inderdaad aan te merken als een milieucategorie 5.3 bedrijf. In de geluidsberekeningen is daarmee ook rekening gehouden. Dat levert voor fase 1 geen belemmeringen op om woningen te bouwen en zal niet beperkend zijn voor de milieugebruiksruimte voor ZHD.

10. Wegbestemmen havenspoorlijn

De stamlijn (verder te noemen havenspoorlijn) kan ook voor ZHD niet gemist worden. Het ontwerpbestemmingsplan maakt niet duidelijk wat het alternatief is. Terwijl de zeehavenspoorlijn van vitaal belang is voor de zeehaven. De omgevingsvisie 1.0 bevestigt dit.

Antwoord:

Wij komen aan deze zienswijze tegemoet. Mede naar aanleiding van deze zienswijze hebben wij - in samenspraak met diverse publieke partijen - een onafhankelijk adviseur om advies gevraagd (advies Bas Kurvers). In dit advies wordt geadviseerd de zeehavenspoorlijn, het emplacement en het autoverkeer over de stadsbrug te behouden. Dit advies nemen wij over. Het ontwerpbestemmingsplan wordt op dit onderdeel door de gemeenteraad gewijzigd vastgesteld door op de verbeelding de aanduiding 'specifieke vorm van railverkeer - Dordrecht zeehavenspoorlijn' op te nemen ter plaatse van de huidige stamlijn. In de regels wordt opgenomen dat ter plaatse van de aanduiding 'Dordrecht zeehavenspoorlijn' het gebruik van de gronden voor een spoorlijn voor de zeehaven Dordrecht is toegestaan. Voortzetting van het huidige gebruik, zoals vastgelegd in de stamlijnovereenkomst 2020, is daarmee verzekerd.

11. Uitvoering plan niet reëel vanwege geluid en verkeer

Vanwege het geluid kan zowel fase 2 als fase 1 niet leiden tot een acceptabel geluidniveau voor toekomstige bewoners en kan daarmee ondernemers zoals ZHD schade. Strijdigheid met de eigen omgevingsvisie.

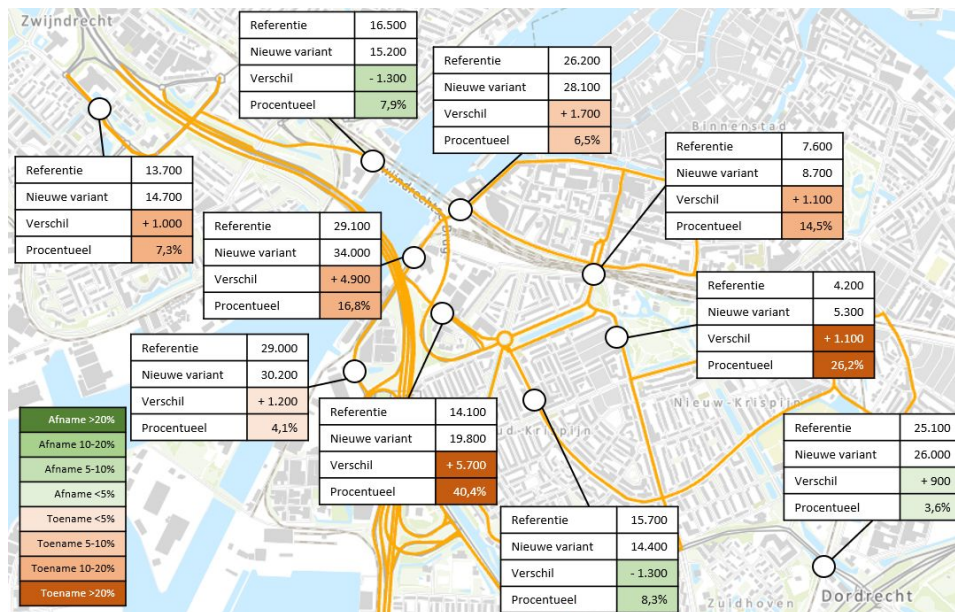
Antwoord:

Doordat woningbouw in fase 2 op basis van dit bestemmingsplan niet langer aan de orde is zal het geluidniveau voor toekomstige bewoners worden beperkt tot een akoestisch aanvaardbaar woonmilieu zoals bedoeld in de omgevingsvisie. Het akoestisch onderzoek dat ziet op fase 1 is hierop aangepast en maakt dat inzichtelijk.

12. Verkeer

Uitvoering van het ontwerpbestemmingsplan leidt tot een toename van de verkeersbewegingen. Het huidige verkeersmodel laat die effecten nog niet goed zien. In dat kader zal ook nagegaan worden of het noodzakelijk is om maatregelen te treffen die de knelpunten (deels) kunnen wegnemen. Voor een aantal knelpunten laat het verkeersonderzoek al zien welke maatregelen mogelijk zijn." De maatregelen worden niet geduid en voorts is onduidelijk wat de plannen zijn met deelgebied M9, dat kennelijk deel uitmaakt van het gebied "Maasterras". Daarover is niets vermeld. Wel wordt in de rapportage Verkeersstudie aangegeven dat bij het Alternatief Groen en Gezond de Laan der VN langs de A16 wordt verlegd waarbij afrit 21 wordt aangepast. Het is echter onbekend of daaraan uitvoering wordt gegeven en wat de effecten zijn op de verkeersafwikkeling. Het gebied is nu al zwaar belast en ZHD heeft bezwaar tegen het Obp indien die belasting op het wegenverkeersnet zwaarder wordt zonder zicht op tijdig uitgevoerde maatregelen.

Voor fase 1 is met aanvullend verkeersonderzoek duidelijk in beeld gebracht waar knelpunten kunnen ontstaan wel welke oplossingen mogelijk zijn. Het onderzoek laat zien dat er ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan sprake is van een verbetering door minder verkeer op de Laan der Verenigde Naties ter plaatse van de ontsluiting zeehavens. Ten opzichte van de referentiesituatie is sprake van een beperkt negatief effect maar per saldo, rekening houdend met de noodzaak woningen te bouwen, achten wij de effecten beperkt en acceptabel. Zie ook onderstaand kaartje uit het aangepaste verkeersonderzoek. De aanpassing van afrit 21 maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Het aangevulde verkeersonderzoek is als bijlage bij het vastgestelde bestemmingsplan opgenomen.



Het ontwerpbestemmingsplan maakt niet duidelijk of de stadsbrug (aanlanding Stadsbrug) wordt afgesloten en wordt er nader onderzoek aangekondigd. ZHD maakt op dit punt tegen het Obp bezwaar, nu het ingrijpende maatregelen zijn en kennelijk zelfs bij benadering niet vaststaat dat dit voornemen verkeerskundig een acceptabel plan is voor de omgeving en financieel haalbaar is.

In vervolg op het advies van Bas Kurvers is ook het besluit genomen om op de stadsbrug autoverkeer te behouden. Zie hiervoor de thematische beantwoording in deel A van deze nota.

Onduidelijk welke onderzoeken concreet nog noodzakelijk zijn om de verkeersafwikkeling in de hand te houden (afsluiten stadsbrug, maar ook overig), nu thans al knelpunten aanwezig zijn. ZHD gaat ervan uit dat die knelpunten tijdig zullen worden opgelost, maar is wel van mening dat die oplossingen nog niet aannemelijk zijn gemaakt, zoals ook in de toelichting door de gemeente Dordrecht bevestigd is.

Zie het antwoord onder 12.

De ingrijpende maatregelen die nodig zijn voor de uitvoering van het bestemmingsplan vergt investeringen die ongetwijfeld alleen kunnen worden bekostigd als ook fase 2 ontwikkeld wordt tot woningbouw. Voor fase 1 wordt in de toelichting aangegeven dat voor wat betreft geluid tot een betere score kan worden gekomen indien het industrieterrein wordt afgeschaald. Die afschaling dient in ieder geval plaats te vinden voor de

onlosmakelijke fase 2, terwijl het zelfs dan de vraag is of deze oprukkende woningbouw voor de bedrijven zoals ZHD acceptabel is. Het is onduidelijk of voor al deze maatregelen financiële middelen aanwezig zijn. Dit is niet acceptabel. Immers de bedrijven zoals ZHD komen in onzekerheid te verkeren vanwege deze toekomstplannen, fase 1 én fase 2. ZHD is van mening dat het Maasterras waaronder dit Obp niet zorgvuldig tot stand is gekomen en tevens in strijd met het eigen beleid van de gemeente Dordrecht, zoals neergelegd in de Omgevingsvisie 1.0 van de gemeente Dordrecht. Het Obp kan op deze wijze niet worden vastgesteld.

Antwoord:

Voor fase 1 is een grondexploitatie opgesteld die aantoont dat fase 1, zonder fase 2, financieel uitvoerbaar is. Deze grondexploitatie zal als (afzonderlijk) bijlage bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan worden gevoegd.

16. (On)gewenste woonkwaliteit

In het ontwerpbestemmingsplan zijn regels opgenomen die moet zorgen voor de gewenste woonkwaliteit. Deze regels worden hierna nagelopen: 17 t/m 31.

Antwoord:

Naar aanleiding van deze zienswijzen hebben wij de regels die gaan over woonkwaliteit zoals opgenomen in artikel 9.2.4 en 9.4 nader aangescherpt / verduidelijkt waarmee in belangrijke mate tegemoet gekomen worden aan de onderdelen 17 t/m 31. Alleen waar dit niet het geval is, hebben wij dat hierna nader beantwoord. Zie voor een nadere toelichting op de wijzigingen deel D van deze nota.

17. Hoogte en ruimtelijke kwaliteit

Een grote discrepantie tussen de maximale bouwhoogte van 40 meter zoals bij recht toegestaan in het bestemmingsplan en de andere bouwhoogtes in het Masterplan waar blijkens regels ook aan voldaan moet worden. Voor een groot deel is bijvoorbeeld de maximale hoogte (slechts) tussen de 10-22 meter toegestaan. Overigens is onduidelijk waarom alleen aan de noordzijde een geluidbelaste locatie 1 en 2 met een minimale bouwhoogte in regel 9.2.2 onder c alleen in Parkbuurt is opgenomen. Het ligt ook in de rede dat voor Tuinbuurt te doen, nu de geluidbelasting aldaar hoger is dan in de Parkbuurt.

Antwoord:

Aan deze zienswijze wordt tegemoet gekomen door de regels voor bouwhoogte te vereenvoudigen. Op de planverbeelding is de maximale en minimale bouwhoogte aangegeven zijn bouwregels die zien op geluidafscherming opgenomen in de stedenbouwkundige randvoorwaarden. Voor de Tuinbuurt is daar ook een regel opgenomen die verplicht tot afschermende bebouwing. In de regels is bepaald dat naast de maatvoering op de planverbeelding ook de stedenbouwkundig randvoorwaarden gelden. Zie voor een nadere toelichting op de wijzigingen deel D van deze nota.

18. Bouwhoogte en geluid

In regel 9.2.4 sub a wordt aangegeven dat een hogere waarde voor het industrielawaai hoger dan 55 dB(A) niet mogelijk is. Uit regel 9.2.4 sub b lijkt te volgen dat voor geluidgevoelige gebouwen, anders dan wonen moet worden voldaan aan de beleidsregels hogere grenswaarden, zie bijlage 2 bij de regels. Dit betreft beleid van B&W Dordrecht uit 2007. In deze regel onder sub i staat echter weer aangegeven voor toepassing van dit onderdeel van regel 9.2.4 en de uitleg van regels deze bijlage 2 van toepassing is (dus ook voor wonen). Dit beleid lijkt echter niet op alle punten overeen te komen met deze regel 9.2.4, zoals bijvoorbeeld (maar ongetwijfeld niet beperkt tot) het begrip "geluidluw". Dat klopt dus niet.

Antwoord:

De regels zijn op dit punt verduidelijkt. Voor wonen gelden primair de regels in het bestemmingsplan. Zie voor een nadere toelichting op de wijzigingen deel D van deze nota.

19. Regels geluidluw

In deze regel staat onder sub c dat iedere woning aan de daar genoemde drie eisen moet voldoen en in ieder geval dat één gevel in zijn geheel "geluidluw" is. Het begrip "geluidluw" is gedefinieerd als: "het geluid van rijkswegen, lokale wegen (50 km en 30 km), spoorwegen en industrielawaai samen, omgerekend naar wegverkeerslawaai en zonder aftrek op grond van artikel 110g Wet geluidhinder, niet meer bedraagt dan 58 dB." Volgens

ZHD is dit onmogelijk om te realiseren met een geluidbelasting die (op de te beperkte hoogte) van 10 meter hoog cumulatief voor fase 1 65 - 70 dB bedraagt, zie tekening net boven punt 2.12 uit blad 15 Geluidrapport, bijlage 14 bij de toelichting en dus op nog hogere hoogten nog hoger zal zijn. Uit hetzelfde plaatje blijkt dat voor fase 2 het cumulatieve geluid 70-99 dB bedraagt, zonder dat duidelijk is hoeveel hoger dan 70 het cumulatieve geluid aldaar bedraagt. Het is onduidelijk of het reëel is de cumulatieve geluidbelasting tot deze 58 dB te reduceren.

Antwoord:

Met ZHD zijn wij van mening dat deze eis voor fase 2 niet realistisch was. Voor fase 1 is dit echter wel haalbaar en hoeft het bestemmingsplan op dit onderdeel geen aanpassing nu fase 1 is losgekoppeld van fase 2. Overigens zal in de begripsbepaling nog wel een ambtshalve aanpassing plaatsvinden van 58 dB naar 55 dB.

20. Akoestisch aaneengesloten afscherming

Onder sub e staat in deze regel dat op locaties met de aanduiding “geluidbelaste locatie 1 en 2” een akoestisch aaneengesloten afscherming moet zijn verzekerd. Zoals hierboven aangegeven is het niet begrijpelijk waarom alleen op die locatie (Parkbuurt) een dergelijke minimumhoogte is voorgeschreven en niet ook in Tuinbuurt. Verder is onduidelijk wat bedoeld wordt met “een akoestische aaneengesloten afscherming”. Dit begrip is ten onrechte niet gedefinieerd. Ook is onduidelijk of de minimumhoogte in Parkbuurt volstaat.

Antwoord:

De regels zijn op dit punt verduidelijkt, zie de beantwoording onder punt 17.

21. Geluid 30 km/u wegen

In deze regel wordt onder sub f aangegeven dat de geluidbelasting als gevolg van de 30 km wegen niet mag leiden tot aantasting van het “akoestisch aanvaardbaar leefmilieu” zonder dat is aangegeven wat daaronder wordt verstaan.

Antwoord:

Wij hebben deze regeling verduidelijkt door te verwijzen naar de criteria die ook gelden voor niet 30 km/u wegen. Zie de staat van wijzigingen in deel D van deze nota.

22. Bouwbesluit

Onder sub h wordt aangegeven dat in aanvulling op de regels van het Bouwbesluit de geluidwering van de gevel wordt berekend aan de hand van de cumulatieve geluidbelasting van alle wegen, spoorwegen en gezoneerde industrieterreinen. Het is onduidelijk wat hiermee wordt bedoeld; het Bouwbesluit is sinds 1 januari 2024 vervallen en zal voor in te dienen aanvragen niet meer gelden, maar het Besluit bouwwerken leefomgeving wel. Deze bepaling moet worden verduidelijkt én worden aangepast. Overigens moet bij het cumulatieve geluid ook het geluid van de scheepvaart in deze bepaling worden opgenomen.

Antwoord:

Het klopt dat de te bouwen woningen vallen onder het Bbl. Echter zijn voor het ontwerpbestemmingsplan nog hogere waarden vastgesteld onder de Wet geluid als onderdeel van het tijdelijke deel omgevingsplan (artikel IX Aanvullingsbesluit geluid).

Voor de vaststelling van de geluidwering van de gevel van een geluidgevoelig gebouw, moet het bevoegd gezag uitgaan van de toegestane geluidbelasting op die gevel in deze besluiten. Dit staat in artikel 4.103c, lid 2, Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Deze regeling was al ingevoegd via het Aanvullingsbesluit geluid en wordt verduidelijkt via het Verzamelbesluit Omgevingswet 2022.” Het geluid van scheepvaart is meegenomen in de geluidsberekeningen. Check (het is niet verplicht om scheepvaartgeluid mee te nemen in de berekening van de cumulatieve geluidbelasting)

23. Piekgeluiden

Er is ten onrechte geen enkele aandacht besteed aan de piekgeluiden, terwijl dat wel is toegezegd, zie punt 3.6 onder a. Daar is niets van terug te vinden in de toelichting in en de onderzoeken van dit Obp. Een regeling hierover in de regels op dat punt kan niet worden gemist.

Antwoord:

In fase 1 speelt dit niet, vanwege de afstand. Huidige woningen zijn bepalend, deze liggen op kortere afstand dan de woningen in fase 1. Het akoestisch onderzoek is aangevuld met een nadere motivering voor piekgeluid.

24. Voorwaardelijke verplichting geluid

Het is onbegrijpelijk dat niet al deze maatregelen in artikel 9.3 en dus niet alleen het geluid reducerende wegdek aanwezig moeten zijn bij oplevering van de woningen. Maatregel 3 en 4 hoeven slechts te worden gerealiseerd na oplevering van de eerste woningen en dat lijkt niet begrijpelijk. Verder is onbekend welke geluidreductie deze maatregelen bewerkstelligen en of de hoogten van de geluidschermen voldoende zijn. Dit is ook relevant voor het cumulatieve geluid en dus niet te beoordelen.

Antwoord:

Door de loskoppeling van fase 2 zijn de effecten van deze maatregelen niet meer relevant voor ZHD. Het akoestisch onderzoek is op dit onderdeel wel aangevuld.

25. Delegatiebepaling

Het college kan in afwijking van regel 9.2 ook een omgevingsvergunning verlenen onder de daargenoemde omstandigheden. Het is onduidelijk wat hiermee wordt bedoeld en of de eisen van regel 9.21 t/m 9.2.7 daarmee integraal buiten werking worden gesteld. Dat laatste lijkt met de formulering aan de orde en daartegen heeft ZHD bezwaar. Het is dan onduidelijk waar in plaats van die voorwaarden dan wel aan wordt getoetst.

Antwoord:

De delegatiebepaling is aangepast, conform de staat van wijzigingen opgenomen in bijlage D van deze nota, zodat duidelijk is dat regels 9.21 t/m 9.2.7 niet integraal buiten werking kunnen worden gesteld.

26. Afwijking bouwhoogte

Regel 9.4 sub a: ZHD maakt een opmerking over de mogelijkheid sub a in deze afwijkingsregel voor B&W Dordrecht. Het college van B&W kan et bouwen tot een hoogte van 65 meter toestaan, mits wordt voldaan aan de eisen voor wat betreft de bouwhoogtes zoals neergelegd in paragraaf 3.5 van het Masterplan. Zoals aangegeven onder punt 2.6 en 2.7 geeft paragraaf 3.5 van het Masterplan, zie pagina 41 daarvan, ruimhartige mogelijkheden voor zoekgebieden tot 65 meter hoog (fase 1) en tot 90 m hoog (fase 2), terwijl de consequenties voor wat betreft geluid zelfs voor fase 1 nog niet eens bij benadering correct zijn onderzocht en inzichtelijk zijn. Overigens is de aanhef van deze bepaling foutief geformuleerd. Het is nu zodanig geformuleerd dat alle regels van regel 9.2 (en dus ook bijvoorbeeld 9.2.4) verder niet meer gelden en dat kan, zo neemt ZHD aan, toch in ieder geval niet de bedoeling zijn. Op deze wijze is dan geen concrete beoordelingsregel voor bouwen van geluidgevoelige gebouwen voor wat betreft geluid geformuleerd, terwijl het geluid alleen maar toeneemt op hogere hoogten (zie punt 2.17 en 2.18). Zoals gezegd neemt ZHD aan dat dit niet de bedoeling kan zijn.

Antwoord:

Zie de beantwoording onder punt 17. De bestemmingsplan wordt op dit onderdeel aangepast.

27. Afwijking voor 800 extra woningen

De mogelijkheid die wordt geboden om dit gebied van fase 1 verder te verdichten met 3.000 in plaats van 2.200 woningen, mits (a) een vergelijkbare omgevingskwaliteit wordt gehaald als neergelegd in de OER en (b) wordt voldaan aan regel 9.2.3. Sub a is op dat punt niet te volgen (wat is dan exact die omgevingskwaliteit) en sub b is te onbepaald. Dit is niet acceptabel nu zelfs uit de (te summiere) rapportages is gebleken en bekend is dat dit plangebied een zeer zwaar belast gebied is.

Antwoord:

De mogelijkheid om verder te verdichten met 800 woningen is geschrapt, conform de staat van wijzigingen zoals opgenomen in deel D van deze nota.

28. Openingen

De mogelijkheid in regel 9.4 sub c en d zijn niet acceptabel nu voor dergelijke afwijkingen alleen wordt gerefereerd aan stedenbouwkundige aspecten en geheel aan de omgevingskwaliteit (zoals bijvoorbeeld geluid) voorbij wordt gegaan. De eis sub d in deze regel 9.4 dat binnen de aanduiding "geluidbelaste locatie" (waaraan toegevoegd moet

worden cijfer 1 of 2) van openingen mogen worden voorzien, mits akoestisch aanvaardbaar, stedenbouwkundig noodzakelijk en met zoveel mogelijk afschermende maatregelen, is te onbepaald voor wat betreft het criterium “akoestisch aanvaardbaar”. Hetzelfde geldt voor sub c (de voorwaarde van “akoestisch aanvaardbaar”, terwijl onduidelijk is wat daarmee wordt bedoeld).

Antwoord:

Wij komen tegemoet aan deze zienswijze. De betreffende afwijkingsbepalingen zijn geschrapt. Zie de staat van wijzigingen, opgenomen in de deel D van deze nota.

29. Eenzijdig georiënteerde woningen

formulering van artikel 9.4 sub e klopt niet aangezien eenzijdig georiënteerde woningen en hoekwoningen zonder geluidluwe gevel niet mogen worden gebouwd en daarvan kennelijk mag worden afgeweken, mits iedere woning ter plaatse van verblijfsruimte beschikt over minimaal één geluidluw te openen deel. De formulering moet worden aangepast.

Antwoord:

De formulering van dit onderdeel is aangepast. Zie hiervoor de staat van wijzigingen in deel D van deze nota.

30. Afwijking van eis geluidluwe buitenruimte

Regel sub 9.4 sub g en h: ook die afwijkingen vindt ZHD niet acceptabel, nu er afgeweken mag worden indien “geen andere doelmatige oplossing mogelijk blijkt”. Het lijkt erop dat in een dergelijk geval een zware concessie kan worden gedaan op de omgevingskwaliteit, die nu al te wensen overlaat. ZHD heeft daartegen bezwaren, nu dan voorzienbaar is dat de (vele toekomstige) bewoners gaan klagen. Papier is geduldig maar de beleving van de toekomstige bewoners is dat niet. Ook deze bepaling is voor wat betreft de minimale omgevingskwaliteit te onbepaald.

Antwoord:

Toepassing van deze afwijking zal naar ons oordeel niet te leiden tot een akoestisch nadeligere situatie voor bewoners als het gaat om het geluid uit de zeehaven.

31. Bodemonderzoek

Regel 9.6: Bij de aanvraag vereiste informatie in regel 9.6 is ten onrechte geheel niets opgenomen over bodemonderzoek, temeer relevant nu uit de stukken is gebleken dat de bodem en het grondwater op onderdelen ernstig verontreinigd zijn.

Antwoord:

Het bestemmingsplan maakt duidelijk dat aanwezig bodemvervuiling gesaneerd zal worden dan wel afgedekt zodat woningbouw mogelijk is. Hiervoor zijn in de exploitatieberekening ook kosten geraamd. Een aanvullende regel (naast de regels in het omgevingsplan) is niet noodzakelijk.

32. Acceptabel woon- en leefklimaat

Voor wat betreft geluid bestrijdt ZHD dat sprake kan zijn van een acceptabel woon- en leefklimaat en in ieder geval dat de bedrijfsvoering van de industrie, waaronder ook ZHD onnodig zal worden beperkt, ook met dit Obp, fase 1 en dan helemaal bij fase 2.

Antwoord:

Voor fase 1 is op basis van de OER aangetoond dat sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat. Dat heeft zich waar nodig vertaald in regels in het bestemmingsplan. Voor fase 2 is dit gelet op de gewijzigde vaststelling niet meer aan de orde.

33. Externe veiligheid

Voor wat betreft externe veiligheid merkt ZHD op dat in bijlage 13 bij de toelichting bij de spoorlijn het brandaandachtsgebied 30 meter bedraagt, het explosieaandachtsgebied 200 meter en gifwolkaandachtsgebied 300 meter (zie blad 10 van dit rapport). Ik constateer dat er een -te kleine afstand van slechts ca 170 meter vanaf het spoor de Gebiedsaanduiding “veiligheidszone-vervoer gevaarlijke stoffen” heeft, zonder dat verder in de regels aandacht wordt besteed wat dit dan inhoudt. Het lijkt erop dat er te weinig aandacht is besteed aan het aspect van externe veiligheid en hetzelfde geldt voor het motiveren dat de toename van het groepsrisico kennelijk acceptabel is, temeer nu ook evenementen in het geplande park (M1 ter hoogte van het huidige emplacement) worden toegestaan (met grotere groepen aanwezige mensen).

Antwoord:

In het Besluit Kwaliteit leefomgeving zijn de aandachtsgebieden rondom transportassen vastgelegd deze bedragen 30 meter voor het brand aandachtsgebied, 200 meter voor het explosie aandachtsgebied en 300 meter voor het concept gifwolke aandachtsgebied. Gemeten dient te worden vanaf zijkant buitenste spoor rijbaan of oever. Bij het opstellen van het ontwerp bestemmingsplan is een meetfout gemaakt. Dit zal bij het vaststellen van het bestemmingsplan worden gecorrigeerd. Zie hiervoor de staat van wijzigingen in deel D van deze nota.

34. Gebiedsaanduiding veiligheidszone explosie A16

De A16 heeft een Gebiedsaanduiding "veiligheidszone-explosie" van circa 140 meter breed. Uit het rapport, bijlage 13, blad 11 en 12, blijkt dat ook voor de rijksweg A16 dezelfde aandachtsgebieden heeft als het spoor (zie punt 5.18). Het is onvoldoende duidelijk of daarmee voldoende rekening is gehouden. De gebiedsaanduiding lijkt ook hier een te kleine strook grond en is nader uitgewerkt in regel 15.5.3 en geeft onder meer aan dat geen zeer kwetsbare gebouwen mogen worden gebouwd in die zone, hetgeen volgens regel 1 inhoudt geen woon-bijeenkomstfunctie voor ouderen en kinderen, althans gezondheidsfuncties of scholen. ZHD vindt het onbegrijpelijk dat in die zone kennelijk wel reguliere "woningen" mogen worden opgericht (ook daarin kunnen ouderen wonen) en hoe de veiligheid van die toekomstige bewoners te verantwoorden is.

Antwoord:

De aandachtsgebieden rondom spoor, weg en water zijn door het Rijk aangewezen gebieden waar bij een incident met gevaarlijke stoffen mogelijk effecten zijn te verwachten. Hierbij is geen rekening gehouden met de hoeveelheid gevaarlijke stoffen die passeren en hiermee samenhangend de kans op het daadwerkelijk optreden van het incident. Ligging van (een deel van) het plangebied binnen de aandachtsgebieden betekent dat bij de planvorming rekening moet worden gehouden met de risico's van brand, explosies en gifwolken. Het aandachtsgebied heeft dan ook niet de status van een gebied waar niet gebouwd kan worden.

Bij het tot stand komen van het plan zijn de risico's die optreden als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen onderzocht. Dit onderzoek laat zien dat er, voor weg, sprake is van een zeer laag groepsrisico. Dit wordt veroorzaakt doordat over de A16 tussen de afritten 20 en 21 (Dordrecht Randweg (N3)- Dordrecht centrum) vanwege het tunnelregime nauwelijks brandbare gassen worden vervoerd (34 stuks per jaar volgens laatste telling RWS) . De vrijwel ontbrekende kans op een incident met brandbaar gas op dit deel van de A16 leidt er toe dat het instellen van een explosievoorschriften gebied een buiten proportionele maatregel is.

35. Overleg Veiligheidsregio

Uit de toelichting blijkt niet dat er contact is geweest met de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid die op dit punt toch een duidelijk adviserende functie heeft, wiens advies voor wat betreft externe veiligheid niet kan worden gemist.

Antwoord:

De veiligheidsregio is betrokken geweest bij de planontwikkeling en uitwerking van het plan. Ook zal zij worden betrokken bij de toets van aanvraag omgevingsvergunning met bijbehorend stedenbouwkundig plan. De regels zijn hierop aangescherpt. Zie hiervoor de staat van wijzigingen, opgenomen als deel D bij deze nota.

36. Parkeren en stikstof

In paragraaf 2.7.4 van de toelichting wordt aangegeven dat met een (zeer krappe) parkeernorm van 0,3 per woning de uitstoot van stikstof niet boven de 0,0 mol ha/jaar uitkomt. Om die reden moet bij elk bouwplan geëist worden dat een mobiliteitsplan moet worden opgesteld waaruit blijkt dat die norm niet worden overschreden, aldus dit deel van de toelichting op dit Obp. In de regel 9 is daarover niets terug te vinden. Ook is er ergens een regel opgenomen dat die parkeernorm in ieder geval 0,3 per woning of lager moet zijn. Verder is het onduidelijk of ook met fase 2 erbij deze norm niet wordt overschreden. Anders had een passende beoordeling onder de Wnb (oud recht is nog van toepassing) moeten worden opgesteld.

Antwoord:

De toelichting zal op dit onderdeel aangevuld worden met een geactualiseerd stikstofonderzoek voor fase 1, zoals ook aangekondigd in het ontwerpbestemmingsplan. In het bestemmingsplan zal daarnaast het maximum aantal te bouwen parkeerplekken worden vastgelegd. Ongeacht de parkeernorm is dan geborgd dat toepassing van een hogere parkeernorm tot meer verkeerbewegingen zal leiden dan berekend. Wij achten de zienswijzen op dit onderdeel gegrond. Het bestemmingsplan is hierop aangepast, zie de staat van wijzigingen in deel D van deze nota.

37. Conclusie

Concluderend is ZHD van mening dat dit Obp niet op deze wijze kan worden vastgesteld. ZHD heeft constructief overleg met de vertegenwoordigers van de gemeente Dordrecht en de industrie op het Zeehaventerrein, die dit rechtstreeks raakt, uitdrukkelijk gemist. ZHD hoopt dat de gemeente Dordrecht alsnog en constructief met de bedrijven van dit Zeehavengebied, waaronder, maar niet beperkt tot, ZHD in gesprek gaat.

Antwoord:

Inmiddels heeft overleg plaatsgevonden en is gezamenlijk met de bedrijven in de haven gewerkt aan de toekomstvisie. De resultaten hiervan zijn meegenomen dit bestemmingsplan en op diverse onderdelen is tegemoet gekomen aan de ingediende zienswijzen.

38. AANVULLING ZIENSWIJZEN - GELUID

Verzocht wordt de rapportage van DGMR als aanvullende / ondersteunende zienswijzen mee te nemen in de beantwoording van de zienswijzen.

Antwoord:

De rapportage van DGMR is meegenomen bij de samenvatting van de zienswijzen hierboven en de beantwoording.

39. Ontbrekende modelinformatie

Bijlage 14 bij het plan bevat geen bijlagen met onder meer essentiële (model)informatie. Doordat deze informatie ontbreekt is dit onderzoek (bijlage 14) niet controleerbaar en reproduceerbaar. Deze essentiële (model)informatie is wel de minimale eis waaraan een onderzoek en een rapport dient te voldoen (art 1.2 en 1.4 van de ministeriële regeling Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012). Omdat het plan ook verschillende bouwhoogten bij recht mogelijk maakt, is het ook noodzakelijk het geluid op de beoogde (veel) hogere bouwhoogtes (tot 65 m) te bezien en te beschouwen en niet alleen op 10 m en 30 m hoogte. Het akoestisch onderzoek voldoet derhalve op een aantal essentiële punten niet aan het Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012.]

Antwoord:

Het akoestisch onderzoek bij het ontwerpbestemmingsplan bevatte inderdaad niet alle bijlagen. In het vastgestelde bestemmingsplan is het akoestisch onderzoek hierop aangepast.

40. Onvoldoende informatie / onderzoek in geluidsrapport

Het plan is onderzocht op basis van een schetsontwerp/stedenbouwkundige visie van Mecanoo. Vervolgens zijn de effecten, waaronder geluid, vanuit de omgeving (geluidbronsoorten: spoor, wegen, vaarwegen en industrie) op de nieuwe geluidgevoelige bestemmingen, die het plan mogelijk maken, bepaald. Vervolgens blijkt dat voor alle geluidbronsoorten niet aan de voorkeurswaarden en in een aantal gevallen ook niet aan de ten hoogste vast te stellen waarden kan worden voldaan. Uit dit (reeds onvolledige) akoestisch onderzoek blijkt al dat het plan niet inpasbaar is. Op basis van het stedenbouwkundig plan is gekeken naar de belastingen op de gevoelige bestemmingen met vervolgens de consequenties hiervan. Geluidreducerende maatregelen worden te summier beschouwd. Er is geen onderzoek gedaan naar het zoveel mogelijk terugbrengen van de geluidbelastingen. Kortom er is onvoldoende informatie verzameld en er kan dus ook geen zorgvuldige bestuurlijke afweging worden gemaakt naar het woon- en leefklimaat en daarmee de aanvaardbaarheid van dit plan, zoals de wetgever beoogd heeft.

Antwoord:

In het akoestisch onderzoek, de OER en de toelichting van het bestemmingsplan is toegelicht waarom fase 1 volgens ons uitvoerbaar is. In het aanvullende geluidsonderzoek is naast de vijf al onderzochte maatregelen nogmaals gekeken naar geluidreducerende maatregelen, waaronder de maatregelen om voor de Tuinbuurt tot afscherming te komen. Naar ons oordeel is hiermee de aanvaardbaarheid voldoende gemotiveerd.

41. Beoordelingskader geluid

Men spreekt in het beoordelingskader over optimale en minimale kwaliteit die echter niet (kwantitatief) zijn gedefinieerd. Er zijn heldere wettelijke kaders voor alle geluid (bron)soorten in de zin van voorkeurswaarden en de ten hoogste vast te stellen hogere waarden. Die worden echter niet gebruikt noch worden de minimale en optimale kwaliteit hiermee vergeleken. Voor de minimale kwaliteit voor wat betreft geluid dient deze echter eerst ordentelijk inzichtelijk te zijn gemaakt. Dat is het niet onderzocht, zie ook de aanvulling hierboven.

Antwoord:

De minimale en optimale kwaliteit zijn bedoeld als maatstaf voor de effectbeoordeling van alternatieven in het OER. Dit is gebruikt om verschillen tussen alternatieven inzichtelijk te maken. De criteria zijn niet bedoeld als toetsingskader aan wettelijke eisen of -waarden. Toetsing aan wettelijke kaders is onderdeel van het bestemmingsplan.

42. Beoordelingskader geluid

Voor zover ons bekend, ligt het plangebied in twee geluidzones qua industrielawaai (Zeehavens Dordrecht waar ZHD in ligt en de Groote Lindt Zwijndrecht). Echter, de ligging van de twee geluidzones met de zonegrens en de 55 dB(A)-contour (max hogere grenswaarden voor de beoogde nieuwe woningen) zijn ten onrechte niet betrokken en inzichtelijk gemaakt. De Wet geluidhinder vereist dit per industrieterrein te doen. Omdat het plan verschillende bouwhoogten mogelijk maakt (fase 1 tot 65 m), is het ook noodzaak om deze contouren op de beoogde (veel hogere) bouwhoogtes te presenteren. Dit wordt niet inzichtelijk gemaakt, gezien en beoordeeld. De bevindingen over en plaatjes van industrielawaai in paragraaf 3.2 geeft niet het gehele plangebied weer en is daarmee onvolledig. Verder lijken de plaatjes afkomstig uit bijlage 17 bij de toelichting van dit Obp, waarbij vanaf digitale pagina 7 bepaalde deelgebieden uit het geluid gezoneerde Zeehavengebied worden “afgeschaald”. Onduidelijk is hoe met die afschaling in bijlage 14 is

omgegaan (is die ook gehanteerd en zo ja voor welke deelgebieden) en als de afwaardering heeft plaatsgevonden blijkt niet uit Obp Maasterras dat uitplaatsing/afschaling van die bedrijven realiseerbaar is. Verder blijkt niet dat het geluid van de Groote Lindt is meegenomen. Ook wordt een variant gezien met het afschalen van de bedrijven op het Bedrijventerrein Groote Lindt. Hiervoor geldt eveneens of afwaardering realiseerbaar is.

Antwoord:

Zeehavens Dordrecht en Groote Lindt vormen samen één gezoneerd industrieterrein. Voor de berekeningen is uitgegaan van het bestemmingsplanmodel, inclusief het wijzigingsplan 's-Gravendeelsedijk 175. Voor fase 1 is het akoestisch onderzoek aangepast en is ook voor andere bouwlagen dan de 10 meter inzichtelijk gemaakt welke geluidbelasting op de geval optreedt. Daarnaast zijn ook de rekenresultaten toegevoegd. Afschaling van delen van het industrieterrein is niet aan de orde.

43. Uitgangspunten geluidonderzoek

De berekeningen zijn reeds in 2021 gemaakt door OZHZ. Deze berekeningen zijn weer gemaakt op 30 m hoogte (zie bijlage 17 bij de toelichting op dit Obp Maasterras). Zoals gezegd bedraagt de rekenhoogte slechts 10 m (in bijlage 14, recente geluidrapport van 20/11/2023) en 30 m (berekeningen OZHZ 2021, bijlage 17), terwijl het voornemen is om veel hogere bouwhoogtes met ook een best groot grondbeslag tot 65 m mogelijk te maken. Ten onrechte zijn de bevindingen uit bijlage 17 niet in bijlage 14 opgenomen, maar ook de hogere bouwhoogtes dienen ordentelijk in het onderzoek (tot 65 m hoog) te worden betrokken. Dat is ten onrechte niet gedaan. Verder wordt aangegeven dat het zonemodel is opgevuld, zonder dat duidelijk is hoe die opvulling dan heeft plaatsgevonden. De resultaten en daarmee de conclusies zijn hierdoor niet onderling vergelijkbaar.

Antwoord:
Zie het antwoord onder punt 42.

44. Geluidbelasting referentiesituatie

Industrielawaai - er is gerekend met een gevulde geluidzone. Nergens uit blijkt op welke manier deze werkwijze is gevolgd en de geluidzone is opgevuld. De geluidzone ligt, wettelijk gedefinieerd op 5 m. hoogte. Berekeningen op deze hoogte, rekening houdend met het beoogde plan zijn niet gemaakt. Dat is wel relevant voor de bedrijven op de geluidgezoneerde industrieterreinen, zoals ZHD op Zeehaventerrein Dordrecht.

Antwoord:
Zie het antwoord onder punt 42.

45. Plaatjes Industrielawaai

Wij vragen ons af waarom de plaatjes Industrielawaai op blz 22 en op blz 27 zo sterk met elkaar verschillen. Waarschijnlijk is hiervoor een verklaring te vinden in de beoordelingshoogte. De figuur op blz 22 zou dan ook op 30 m. uitgerekend moeten worden. Echter nog belangrijker: alle plaatjes dienen van verschillende hoogtes tot de maximale hoogte (fase 1 tot max 65 m) uit te gaan. Bovendien gebruikt OZHZ op blz 27 niet het omgevingsmodel conform het plan, zoals Antea wel gebruikt.

Antwoord:
In het onderzoek van de OZHZ op blz 27 is niet het omgevingsmodel conform het plan gebruikt, in het bestemmingsplanonderzoek is dat wel het geval geweest.

46. Scheepvaartlawaai

Er wordt een veronderstelling gedaan dat het scheepvaartlawaai weg zal vallen ten opzichte van de overige geluidbronnen (weg, rail etc.). Met 'wegvallen' wordt over het algemeen een geluidmaskering bedoeld. Waarschijnlijk wordt deze veronderstelling gedaan op basis van de rekenresultaten (getallen). Deze geluidbronnen zijn dermate verschillend van karakter, bestrijken andere frequentiegebieden, stralen niet dezelfde gevels aan en zijn incidenteel van karakter, dat qua geluidhinderbeleving geen sprake kan zijn van geluidmaskering. Het geluid van de diverse geluidbronsorten is voor de toekomstige bewoners te onderscheiden en kan leiden tot (ernstige) geluidhinder, zeker gelet op de geprognosticeerde geluidbelastingen. Om die reden moet het scheepvaartlawaai ook in de cumulatie worden meegenomen voor de afweging van het woon- en leefklimaat.

Antwoord:
Scheepvaartlawaai is beoordeeld en in de cumulatie meegenomen. In de aanvulling van het akoestisch onderzoek is dit nader gemotiveerd.

47. Plaatjes Industrielawaai

De plaatjes zijn niet controleerbaar en reproduceerbaar en gelden alleen op de onderzochte hoogte: 10 m, terwijl het Obp Maasterras veel hogere hoogten, voor fase 1 tot max 65 m toestaat.

Antwoord:
Zie het antwoord onder punt 42. Het akoestisch onderzoek is hierop aangevuld met kaartmateriaal.

48. Cumulatie

Er wordt aangegeven dat cumulatie enkel beoordeeld wordt op een aanvaardbare geluidbelasting. Handvatten en toetsingskaders voor de beoordeling en de beoordeling zelf ontbreekt. Wij nemen aan omdat het qua geluid een maximaal zwaar belast gebied is, dat dit is geen vrijbrief is om die beoordeling achterwege te laten.

Antwoord:

De cumulatieve geluidbelasting is onderdeel van het beoordelingskader van het OER. Alternatieven en gebieden met hoge cumulatieve geluidbelasting hebben een lagere score. Er is echter geen wettelijk toetsingskader voor cumulatief geluid. Voor fase 1 geldt dat geen cumulatieve geluidbelasting tot boven de 70 dB optreden, een nadere beoordeling is dan niet nodig.

49. Maatregelen

Het maatregelen onderzoek is te beperkt van omvang. Voor een zorgvuldige bestuurlijke afweging voorafgaand aan het vaststellen van hogere waarden is het nodig om inzichtelijk te maken wat nodig is om de geluidbelasting geheel of gedeeltelijk terug te brengen naar of onder de voorkeursgrenswaarde per bronsoort. Dat is niet gebeurd. De voorbereiding is op dit punt onzorgvuldig.

*Antwoord:
Zie de beantwoording onder punt 40.*

50. Overdrachtsmaatregelen

Het is te beperkend dat geluidafschermende voorzieningen alleen voor verkeerslawaaai onderzocht zijn. Het is onbegrijpelijk dat dit niet ook is gedaan voor industrielawaai vanwege alle industrieterreinen met een geluidsinval op het plangebied. Voor een goede afweging is dit noodzakelijk. Hiermee kunnen overdrachtsmaatregelen in de vorm van afschermende randbebouwing wellicht realistisch zijn, om klachten van evt toekomstige bewoners (zoals deze er kunnen komen) kunnen verminderen.

*Antwoord:
Zoals aangegeven onder punt 40 is in het aanvullende geluidsonderzoek naast de vijf al onderzochte maatregelen nogmaals gekeken naar geluidreducerende maatregelen, waaronder de maatregelen om voor de Tuinbuurt tot afscherming te komen. Daarmee komen we tegemoet aan deze zienswijze.*

51. Afschermende randbebouwing en gefaseerde realisatie

Er is gerekend met (alleen) afschermende randbebouwing in het noordelijk deel van het plangebied en dan nog met beperkte hoogte. De hoogte van de afscherming lijkt echter voor het industrielawaai onvoldoende. De afscherming van het industrielawaai vanuit het industrieterrein Zeehavens is niet op die wijze geregeld. Dat moet ook, na eerst een volledig onderzoek op relevante hoogten, worden onderzocht en dan worden gezien. Verder betekent afschermende bebouwing dat deze bebouwing er ook daadwerkelijk op die wijze moet komen. Geborgd moet worden dat die afschermende bebouwing eerst wordt gerealiseerd en daarna -pas- de bebouwing in de geluidluwte van deze afschermende bebouwing.

*Antwoord:
Het effect van de afschermende bebouwing in de Tuinbuurt is in beeld gebracht in het aanvullende akoestisch onderzoek dat mede naar aanleiding van deze zienswijze is opgesteld. Daarbij is tevens geregeld dat deze bebouwing eerst aanwezig moet zijn tot de aangegeven hoogte voordat in de tweede lijn gebouwd mag worden. De stedenbouwkundige randvoorwaarden zijn op dit onderdeel aangevuld. Zie de gewijzigde bijlage 1: stedenbouwkundige randvoorwaarden.*

52. Laagfrequent geluid

Het is algemeen bekend dat schepen (ook de binnenvaartschepen) langdurig laagfrequente geluidhinder veroorzaken. De geluidbelasting vanwege scheepvaartlawaaï kan oplopen tot 60 dB(A). Het ligt dan ook in de reden om ook laagfrequent geluid separaat inzichtelijk te maken en bij de beoordeling van de aanvaardbaarheid hiervan, de cumulatie van geluidhinder en eventuele gevelmaatregelen te betrekken. Over dit relevante aspect wordt -ten onrechte- met geen woord over gerept.

Antwoord:

Wij herkennen in onze regio niet het beeld dat schepen, zowel binnenvaartschepen als zeeschepen, langdurig laagfrequente geluidhinder veroorzaken. We zullen dit aspect aanvullen in het akoestisch onderzoek.

53. Maximale geluidniveaus

Op de industrieterreinen zijn bedrijven gevestigd, welke maximale geluidniveaus kunnen en mogen produceren. Dit kan tot geluidhinder en mogelijk schrikreacties bij nieuwe woningen leiden. Inzage in de maximale optredende geluidniveaus, óók op hogere hoogten (waar vaak ook de duurdere woningen komen te liggen), wordt niet gegeven. De maximale geluidniveaus worden op geen enkel wijze betrokken in de beoordeling van de aanvaardbaarheid van geluid op het plan. Ook dit is een onmiskenbare omissie.

Antwoord:

Wij zullen het aspect van maximale optredende geluidniveaus opnemen in het akoestisch onderzoek. Het plangebied ligt ten opzichte van ZHD echter op veel grotere afstand dan de nu reeds aanwezige woonbebouwing in Dordt-West.

Zienswijze 37 (Amega Groep)

De zienswijze d.d. 30 januari 2024 is op 31 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

Indiener zienswijze huurt verschillende bedrijfsruimtes nabij het plangebied.

1. Verkeer

Ontwikkeling van het Maasterras leidt tot een toename van verkeer en een verslechtering van de verkeersafwikkeling van de omliggende wegen en de A16. Er is nog geen duidelijkheid hoe dit opgelost wordt. De bereikbaarheid van de percelen staat onder druk en die moeten goed bereikbaar blijven. Daarom is het ontwerpbestemmingsplan niet goed voorbereid en is er geen sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Antwoord:

Door de uitkomsten van het traject Bas Kurvers (zie de thematische beantwoording opgenomen in deel A van deze nota) is sprake van gewijzigde uitgangspunten die ook doorwerken in de gebiedsontwikkeling. Fase 2 wordt nu geheel los gekoppeld van fase 1 (het masterplan wordt ingetrokken). Voor fase 2 zal een nieuwe traject worden opgestart waarbij ook de vraag op tafel ligt of afrit 21 gewijzigd wordt en wat dit betekent voor bestaande bedrijven. We gaan hiervoor nog een afzonderlijk participatietraject organiseren.

Op basis van de nieuwe uitgangspunten zal de verkeersstructuur voor de bestaande bedrijven grotendeels ongewijzigd blijven, met name door het besluit de stadbrug te behouden voor autoverkeer. De resultaten uit het aangepaste verkeersonderzoek laten zien dat de bereikbaarheid niet onder druk komt.

2. Parkeren

De invoering van gereguleerd parkeren heeft nadelige effecten voor de bedrijfsvoering van de huurders van de indieners zienwijzen. Er is nu sprake van vrij parkeren in de omgeving en hoewel er wel sprake is van eigen parkeer gelegenheid is dat niet voldoende voor bezoekers en medewerkers. Er zijn al parkeerplaatsen verdwenen op de Handelskade en omliggende bedrijven maken ook gebruik van de openbare parkeergelegenheden. Hoe de parkeerregulering exact vormgegeven gaat worden staat nog niet vast, maar heeft grote gevolgen.

Antwoord:

Het is onvermijdelijk, nog los van de ontwikkeling maasterras, dat de gemeente maatregelen moet nemen om de automobiliteit en daarmee ook het parkeren terug te dringen door voorrang te geven aan andere vormen van vervoer. Zie hiervoor de thematische beantwoording mobiliteit opgenomen in deel A van deze nota. Gelijktijdig met de vaststelling van het bestemmingsplan heeft de gemeenteraad ook een besluit genomen over de parkeervisie met daarin een uitwerking van de parkeerregulering. Een woonwijk met lage parkeernormen is alleen te realiseren met parkeerregulering in de omgevingsplan van het plangebied. U dient dus rekening te houden met parkeerregulering voor bezoekers

van de bedrijven aan de Handelskade en de Put. Parkeerregulering zal pas nodig zijn als de eerste woningen worden opgeleverd. Naar verwachting in 2030 of later.

3. Ook het streven om de binnenstad autoluw te maken en parkeren naar de randen van de binnenstad te verplaatsen heeft grote gevolgen, omdat de parkeerdruk bij de bedrijven daarmee toeneemt.

Antwoord:

Zie het antwoord onder 2.

4. Het ontwerpbestemmingsplan is onzorgvuldig ter inzage gelegd doordat deze gevolgen niet meegenomen zijn in de beoordeling.

Antwoord:

Het is een bewust beleidskeuze om de automobiliteit en daarmee ook het parkeren terug te dringen door voorrang te geven aan andere vormen van vervoer. Zie hiervoor ook de thematische beantwoording mobiliteit opgenomen in deel A van deze nota.

5. Omvang onderzoeken

Omdat de onderzoeken de effecten op het hele Maasterras hebben onderzocht is voor partijen niet duidelijk in hoeverre er rekening gehouden is met de effecten van alleen het ontwerpbestemmingsplan. Voldoet het ontwerpbestemmingsplan voor fase 1 ook aan een goede ruimtelijke ordening voor de aspecten verkeer en parkeren of is hiervan enkel sprake indien ook de opvolgende fases 2 en 3 (en (infrastructurele) voorzieningen) daadwerkelijk zullen worden gerealiseerd?

Antwoord:

Alle onderzoeken zijn in ieder geval uitgevoerd voor fase 1, waarbij zowel inzichtelijk gemaakt is wat de effecten zijn van fase 2 en wat de effecten zijn als fase 2 (en 3) niet wordt uitgevoerd. Het bestemmingsplan Maasterras fase 1 staat op zich zelf en is los van de ontwikkeling fase 2 te zien. De onderzoeken zijn daar ook op uitgevoerd.

6. Autoluw gebied

Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt duidelijk dat de gemeente een autoluw gebied voor ogen heeft. Er wordt ingezet op herbestemming van de autobranche binnen het plangebied (bijlage 19 van de Toelichting). Hoe wordt een automotive sector (met hoge parkeerdruk en veel verkeersbewegingen) in een autoluw gebied vormgegeven?

Antwoord:

Zie de beantwoording onder 2. Dat vraagt bij de uitwerking van fase 2 nadere afweging als het gaat om de vestiging van bedrijven in de autobranche. Bij het opstellen van het omgevingsplan voor fase 2 zal dit concreet in beeld worden gebracht. Op voorhand lijkt het logisch om functies die autoverkeer aantrekken te situeren aan de auto-ontsluitingswegen zodat geen effecten ontstaan op het autoluwe gebied.

7. Uit bijlage 19 blijkt dat er vooral ruimte zal bestaan voor kantoorfunctie, maar dat er nog bekeken moet worden of er ruimte is voor autoshowrooms. Bij een showroom hoort echter behalve een kantoor ook een werkplaats. Het is niet handig om dat op te knippen, die bedrijven zullen dan een andere locatie zoeken. De invulling van fase 2 is slecht doordacht en de belangen van de bedrijven zijn niet meegenomen.

Antwoord:

Zie de beantwoording onder 6.

Zienswijze 38 (Ames Auto Lease)

De zienswijze d.d. 30 januari 2024 is op 31 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

1. Verkeer

Ontwikkeling van het Maasterras leidt tot een toename van verkeer en een verslechtering van de verkeersafwikkeling van de omliggende wegen en de A16. Er is nog geen duidelijkheid hoe dit opgelost wordt. De bereikbaarheid van de percelen staat onder druk en die moeten goed bereikbaar blijven. Daarom is het ontwerpbestemmingsplan niet goed voorbereid en is er geen sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Antwoord:

Door de uitkomsten van het traject Bas Kurvers (zie de thematische beantwoording opgenomen in deel A van deze nota) is sprake van gewijzigde uitgangspunten die ook doorwerken in de gebiedsontwikkeling. Fase 2 wordt nu geheel los gekoppeld van fase 1 (het masterplan wordt ingetrokken). Voor fase 2 zal een nieuwe traject worden opgestart waarbij ook de vraag op tafel ligt of afrit 21 gewijzigd wordt en wat dit betekent voor bestaande bedrijven. We gaan hiervoor nog een afzonderlijk participatietraject organiseren.

Op basis van de nieuwe uitgangspunten zal de verkeersstructuur voor de bestaande bedrijven grotendeels ongewijzigd blijven, met name door het besluit de stadbrug te behouden voor autoverkeer. De resultaten uit het aangepaste verkeersonderzoek laten zien dat de bereikbaarheid niet onder druk komt.

2. Parkeren

De invoering van gereguleerd parkeren heeft nadelige effecten voor de bedrijfsvoering van de huurders van de indieners zienwijken. Er is nu sprake van vrij parkeren in de omgeving en hoewel er wel sprake is van eigen parkeergelegenheid is dat niet voldoende voor bezoekers en medewerkers. Er zijn al parkeerplaatsen verdwenen op de Handelskade en omliggende bedrijven maken ook gebruik van de openbare parkeergelegenheden.

Hoe de parkeerregulering exact vormgegeven gaat worden staat nog niet vast, maar heeft grote gevolgen.

Antwoord:

Het is onvermijdelijk, nog los van de ontwikkeling Maasterras, dat de gemeente maatregelen moet nemen om de automobiliteit en daarmee ook het parkeren terug te dringen door voorrang te geven aan andere vormen van vervoer. Zie hiervoor de thematische beantwoording mobiliteit opgenomen in deel A van deze nota. Gelijktijdig met de vaststelling van het bestemmingsplan heeft de gemeenteraad ook een besluit genomen over de parkeervisie en de daarin uitgewerkte parkeerregulering. Een woonwijk met lage parkeernormen is alleen te realiseren met parkeerregulering in de omgevingsplan van het plangebied. U dient dus rekening te houden met parkeerregulering voor bezoekers van de bedrijven aan de Handelskade en de Put. Parkeerregulering zal pas nodig zijn als de eerste woningen worden opgeleverd. Naar verwachting in 2030 of later.

3. Ook het streven om de binnenstad autoluw te maken en parkeren naar de randen van de binnenstad te verplaatsen heeft grote gevolgen, omdat de parkeerdruk bij de bedrijven daarmee toeneemt.

Antwoord:

Zie het antwoord onder 2.

4. Het ontwerpbestemmingsplan is onzorgvuldig ter inzage gelegd doordat deze gevolgen niet meegenomen zijn in de beoordeling.

Antwoord:

Het is een bewust beleidskeuze om de automobilititeit en daarmee ook het parkeren terug te dringen door voorrang te geven aan andere vormen van vervoer. Zie hiervoor ook de thematische beantwoording mobiliteit opgenomen in deel A van deze nota.

5. Omvang onderzoeken

Omdat de onderzoeken de effecten op het hele Maasterras hebben onderzocht is voor partijen niet duidelijk in hoeverre er rekening gehouden is met de effecten van alleen het ontwerpbestemmingsplan. Voldoet het ontwerpbestemmingsplan voor fase 1 ook aan een goede ruimtelijke ordening voor de aspecten verkeer en parkeren of is hiervan enkel sprake indien ook de opvolgende fases 2 en 3 (en (infrastructurele) voorzieningen) daadwerkelijk zullen worden gerealiseerd?

Antwoord:

Alle onderzoeken zijn in ieder geval uitgevoerd voor fase 1, waarbij zowel inzichtelijk gemaakt is wat de effecten zijn van fase 2 en wat de effecten zijn als fase 2 (en 3) niet wordt uitgevoerd. Het bestemmingsplan Maasterras fase 1 staat op zich zelf en is los van de ontwikkeling fase 2 te zien. De onderzoeken zijn daar ook op uitgevoerd.

6. Autoluw gebied

Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt duidelijk dat de gemeente een autoluw gebied voor ogen heeft. Er wordt ingezet op herbestemming van de autobranche binnen het plangebied (bijlage 19 van de Toelichting). Hoe wordt een automotive sector (met hoge parkeerdruk en veel verkeersbewegingen) in een autoluw gebied vormgegeven?

Antwoord:

Zie de beantwoording onder 2. Dat vraagt bij de uitwerking van fase 2 nadere afweging als het gaat om de vestiging van bedrijven in de autobranche. Bij het opstellen van het omgevingsplan voor fase 2 zal dit concreet in beeld worden gebracht. Op voorhand lijkt het logisch om functies die autoverkeer aantrekken te situeren aan de auto-ontsluitingswegen zodat geen effecten ontstaan op het autoluwe gebied.

7. Uit bijlage 19 blijkt dat er vooral ruimte zal bestaan voor kantoorfunctie, maar dat er nog bekeken moet worden of er ruimte is voor autoshowrooms. Bij een showroom hoort echter behalve een kantoor ook een werkplaats. Het is niet handig om dat op te knippen, die bedrijven zullen dan een andere locatie zoeken. De invulling van fase 2 is slecht doordacht en de belangen van de bedrijven zijn niet meegenomen.

Antwoord:

Zie de beantwoording onder 1.

Zienswijze 39 (VolkerRail)

De zienswijze d.d. 30 januari 2024 is op 31 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

Indiener zienswijze maakt gebruik van de havenspoorlijn en het emplacement en heeft met verbazing en ontsteltenis kennisgenomen van het voornemen deze op te heffen.

1. Het hebben van een eigen werkplaats voor het kunnen onderhouden van spoorgebonden werkmaterieel en spoorvoertuigen is cruciaal voor de bedrijfsvoering. Het wegbestemmen van de havenspoorlijn en het emplacement heeft daarom rechtstreeks tot gevolg dat de werkzaamheden aldaar niet voortgezet kunnen worden en dat de werkplaats op het terrein gesloten zal worden. Daarmee wordt in feite met de wegbestemming tevens de exploitatie dit bedrijf wegbestemd.

Antwoord:

Mede naar aanleiding van deze zienswijze hebben wij - in samenspraak met diverse publieke partijen - het traject Bas Kurvers gevolgd. De uitkomst van dit traject is het advies om de Dordrecht zeehavenspoorlijn en het emplacement te behouden. Zie hiervoor de thematische beantwoording zoals opgenomen in deel A van deze nota.

Dit advies nemen wij over. Het ontwerpbestemmingsplan wordt op dit onderdeel door de gemeenteraad gewijzigd vastgesteld door op de verbeelding de aanduiding 'specifieke vorm van railverkeer - Dordrecht zeehavenspoorlijn' op te nemen ter plaatse van de huidige stamlijn.

In de regels wordt opgenomen dat ter plaatse van de aanduiding 'Dordrecht zeehavenspoorlijn' het gebruik van de gronden voor de Dordrecht zeehavenspoorlijn is toegestaan. Voortzetting van het huidige gebruik, zoals vastgelegd in de stamlijnovereenkomst 2020, is daarmee verzekerd. Het huidige emplacement binnen het plangebied Maasterras behoudt zijn huidige regeling door een bestemming 'Verkeer-railverkeer'.

2. Verbouwing van de werkplaats is on hold gezet en het is de vraag in hoeverre klanten tot contractverlenging over willen gaan. Het bedrijf leidt dus nu al schade. De gemeente wordt hierbij aansprakelijk gesteld door de schade die al geleden is en nog zal lijden als gevolg van het ontwerpbestemmingsplan.

Antwoord:

Zie de beantwoording onder 1.

3. Sluiting van de werkplaats leidt tot omzetverlies en verlies van klanten. Deze klanten zullen bovendien niet zonder meer onder vergelijkbare condities elders in het land kunnen worden bediend. Hierbij is mede van belang dat het bedrijf beschikt over een verplichte certificering voor het verrichten van onderhoud van werkmaterieel en spoorvoertuigen vereist. Slechts een zeer beperkt aantal partijen in Nederland beschikt over deze certificering. Het onderhoud van spoorvoertuigen komt daarmee in het geding, terwijl de verwachting is dat de goederenvervoer in 2030 met 50% zal groeien en er meer onderhoudscapaciteit nodig is.

Antwoord:

Zie antwoord 1.

4. Door het wegbestemmen van het emplacement en de havenspoorlijn zal de grond ook voor de eigenaar van de grond minder waard worden, zal een nieuwe huurder moeten worden gevonden en moeten forse investeringen gedaan worden voor de ontmanteling en herinrichting van het terrein.

Antwoord:

Zie antwoord 1.

5. Tot het moment van de gebiedsinformatiemarkt (21 september 2023) is het wegbestemmen van de havenspoorlijn en het emplacement nooit genoemd. De uitnodiging kwam een dag van tevoren, bedrijf heeft niet aanwezig kunnen zijn. Via een op 23 oktober 2023 toegestuurde presentatie zijn gebruikers van de havenspoorlijn en het emplacement voor het eerst op de hoogte gesteld van de plannen. Er is direct een brief uitgestuurd om de zorgen te uiten en geen van de partijen onderschrijft het voornemen. Er bestaat bij de stakeholders dan ook geen draagvlak voor het wegbestemmen van de havenspoorlijn. Actieve gebruikers van de havenspoorlijn zijn pas in het laatste stadium op de hoogte gebracht van het voornemen om de havenspoorlijn en het emplacement weg te bestemmen en toen was het te laat om nog serieuze invloed uit te oefenen.

Antwoord:

De voorkeursvariant zonder de Dordrecht zeehavenspoorlijn is pas laat in beeld gekomen. Op dat moment, eerste helft 2023, had inderdaad afstemming met de bedrijven in de zeehaven moeten plaatsvinden. Dat is om verschillende redenen toen niet gebeurd. Dat had uit oogpunt van een zorgvuldige voorbereiding wel moeten. Met het traject Bas Kurvers en de visie zeehaven is een traject ingezet waarbij we wel tijdig met de bedrijven in de zeehaven overleggen. Wij willen deze wijze van samenwerking graag voorzetten richting de toekomst en daar zo nodig nadere afspraken over maken. Zie ook de thematische beantwoording communicatie en proces in de deel A van deze nota.

6. Bij de presentatie aan de raad in oktober 2023 is kennelijk ook bepaald dat het bestemmingsplan in de eerste helft van 2024 moet worden vastgesteld terwijl het alternatievenonderzoek nog moet plaatsvinden. Dat is irreëel, want een dergelijk onderzoek vergt tenminste 1 tot enkele jaren.

Antwoord:

Inmiddels hebben we meer tijd uitgetrokken voor de vaststelling en heeft overleg met de bedrijven in de haven plaatsgevonden.

7. De naar voren gebrachte zorgen en bezwaren die in de periode voor het ontwerpbestemmingsplan door gebruikers van de havenspoorlijn per brief zijn geuit zijn niet in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.

Antwoord:

Deze brief is niet expliciet beantwoord in het kader van de inspraak bestemmingsplan maar wel als belang meegenomen is de omgevingstoets van het ontwerpbestemmingsplan.

8. Partijen hadden in een eerder stadium en actiever betrokken moeten worden en de alternatieven en compensatiemogelijkheden in een eerder stadium onderzocht moeten zijn. Gemeente heeft dit nagelaten en dat is een schending van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in ieder geval van het zorgvuldigheidsbeginsel, het motiveringsbeginsel en het evenredigheidsbeginsel.

Antwoord:

Zie antwoord onder 5.

9. Volgens de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan laat het Masterplan zien dat de havenspoorlijn niet in te passen is binnen de gekozen stedenbouwkundige structuur. In het masterplan wordt echter niet ingegaan op het wegbestemmen van de havenspoorlijn. Er wordt ook niet toegelicht waarom de havenspoorlijn niet in te passen zou zijn.

Antwoord:

Zie antwoord onder 1.

10. Ook het OER bevat geen onderbouwing voor het wegbestemmen van de havenspoorlijn. Er wordt slechts aangegeven dat het verwijderen onderdeel is van de gekozen voorkeursvariant en dat het belang van woningbouw zwaarder weegt dan de bereikbaarheid van de zeehavens via het spoor.

Antwoord:

Zie antwoord onder 1.

11. In het OER wordt gesteld dat de havenspoorlijn niet in te passen is in het park en de structuur van het Maasterras. Deze stelling lijkt meer betrekking te hebben op de ruimtelijke motieven. De onderbouwing voor het wegbestemmen is daarmee niet eenduidig en consistent.

Antwoord:

Zie antwoord onder 1.

12. Volgens de Commissie m.e.r. is een onderbouwing van de locatiekeuze voor de woningbouw in de OER noodzakelijk vanwege de slechte leefkwaliteit in het gebied. Deze onderbouwing ontbreekt. Het OER biedt niet het vereiste inzicht in de door de gemeente gemaakte integrale afweging en de rol van het milieubelang daarbij.

Antwoord:

Naar ons oordeel was die locatiekeuze al gemaakt in de omgevingsvisie. De OER wordt op dit onderdeel aangevuld met een nadere motivering.

13. Het is opmerkelijk dat een woordvoerder van de gemeente de veiligheidsaspecten heeft genoemd als argument voor het wegbestemmen van de havenspoorlijn. ProRail heeft daarop aangegeven dat er in algemene zin slechts zeer beperkt gevaarlijke stoffen en in ieder geval geen toxische stoffen worden vervoerd. Indiener zienswijze vervoert geen gevaarlijke stoffen over het spoor.

Antwoord:

Het betreft hier met name de verkeersveiligheid die in het geding. Een zeehavenspoorlijn is lastig te combineren met een steeds drukker wordende Dokweg.

14. Uit de toelichting en het OER blijkt niet dat er daadwerkelijk gedegen onderzoek is verricht naar de mogelijkheden om de havenspoorlijn te behouden of in te passen. Wel is aangegeven dat er gezocht wordt naar alternatieven en dat daar voor de vaststelling van het bestemmingsplan duidelijkheid over moet zijn. Duidelijkheid over mogelijke alternatieven of oplossingen voor de havenspoorlijn, en overigens ook over compensatiemogelijkheden, had voor de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan moeten bestaan.

Antwoord:

Zie het antwoord onder 1.

15. De onduidelijkheid over de alternatieven, oplossingen en compensatiemogelijkheden maakt dat niet kan worden aangenomen dat het bestemmingsplan financieel uitvoerbaar is.

Antwoord:

Zie het antwoord onder 1.

16. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is bevoegd om een besluit te nemen over een eventuele wijziging of opheffing van de Havenspoorlijn. De gemeente heeft daar geen zeggenschap over en had een formeel verzoek bij ProRail in moeten dienen. Dat het ontwerpbestemmingsplan het wegbestemmen van de Havenspoorlijn omvat, is aldus in strijd met de Spoorwegwet.

Antwoord:

In het ontwerpbestemmingsplan is hierover opgenomen dat "het voorstel voor het wegbestemmen van de stamlijn, gelet op impact die dit heeft op de uitvoerbaarheid van het plan, de Minister verzocht wordt om met de gemeente mee te denken in het vinden van een oplossing." In het vast te stellen bestemmingsplan zou hierover duidelijkheid worden geboden.

Het was dus niet de bedoeling van de gemeente om in te gaan tegen de bepalingen in de Spoorwegwet, maar juist op zoek te gaan naar een oplossing met instemming van de Minister.

Achteraf gezien hadden we hierover eerder afstemming met BAM moeten zoeken. Dat is om verschillende redenen toen niet gebeurd.

17. Omdat het OER geen inzicht biedt in de door de gemeente gemaakt integrale afweging en de rol van het milieubelang daarbij is een schending van artikel 7.7 van de Wet Milieubeheer. Er kan niet worden aangenomen dat het wegbestemmen van de havenspoorlijn en het emplacement uitvoerbaar is.

Antwoord:

Zie het antwoord onder 1.

18. De havenspoorlijnovereenkomst die tussen ProRail en gemeente is gesloten borgt dat voor een uitbreiding of wijziging van de havenspoorlijn het daartoe benodigde plan te worden vastgesteld door ProRail na overleg met de gemeente. Dit plan ontbreekt. Dat is strijdig met de overeenkomst over de havenspoorlijn.

Antwoord:

Zie het antwoord onder 1.

19. Tegen een eerdere belofte in, is het ontwerpbestemmingsplan voor de kerstvakantie ter inzage gelegd. Daarmee was er slechts een korte periode om te reageren. Indiener zienswijze behouden zich het recht voor om hun zienswijze nader aan te vullen.

Antwoord:

Voor zover wij kunnen nagaan is die belofte nooit gedaan. De gemeente probeert vakantieperiodes wel te vermijden maar soms kan het niet anders. Daarbij was ruim van te voren bekend dat de college vlak voor de kerst een besluit zou gaan nemen.

Zienswijze 40 (Van der Wees)

De zienswijze d.d. 30 januari 2024 is op 31 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

Het bedrijf is gelegen in het gebied dat in fase 2 ontwikkeld moet worden voor woningbouw.

1. In de plantoelichting wordt gesproken over het opheffen van de havenspoorlijn en afwaardering/verplaatsing van dit bedrijf en dat de gemeente naar alternatieven zal zoeken. Indiener zienswijze heeft er geen vertrouwen in dat de gemeente een volwaardig alternatief voor vaststelling van het bestemmingsplan zal vinden. Er is tot op heden geen gesprek hierover gevoerd met de stakeholders.

Antwoord:

Mede naar aanleiding van deze zienswijze hebben wij - in samenspraak met diverse publieke partijen - het traject Bas Kurvers gevolgd. De uitkomst van dit traject is het advies om de Dordrecht zeehavenspoorlijn en het emplacement te behouden. Zie hiervoor de thematische beantwoording zoals opgenomen in deel A van deze nota.

Dit advies nemen wij over. Het ontwerpbestemmingsplan wordt op dit onderdeel door de gemeenteraad gewijzigd vastgesteld door op de verbeelding de aanduiding 'specifieke vorm van railverkeer - Dordrecht zeehavenspoorlijn' op te nemen ter plaatse van de huidige stamlijn.

In de regels wordt opgenomen dat ter plaatse van de aanduiding 'Dordrecht zeehavenspoorlijn' het gebruik van de gronden voor Dordrecht zeehavenspoorlijn is toegestaan. Voortzetting van het huidige gebruik, zoals vastgelegd in de stamlijnovereenkomst 2020, is daarmee verzekerd. Het huidige emplacement binnen het plangebied Maasterras behoudt zijn huidige regeling door een bestemming 'Verkeer-railverkeer'

2. Dat het Maasterras in fases ontwikkeld zal worden lijkt vooral een politiek-strategische keuze zodat besluitvorming over ingrijpende uitvoeringsproblemen in fase 2 naar een latere datum (10 a 20 jaar later) wordt verschoven.

Antwoord:

Wij komen tegemoet aan deze zienswijze door fase 1 nadrukkelijk los te koppelen van fase 2. Het masterplan is hierbij niet langer de onderlegger voor de gebiedsontwikkeling. Het bestemmingsplan fase 1 moet geheel op zich zelf uitvoerbaar zijn. Waar nodig wordt het ontwerpbestemmingsplan op dit onderdeel gewijzigd vastgesteld.

Voor fase 2 gaan we een afzonderlijk project starten waar we in samenwerking met o.a. het Havenbedrijf en de bedrijven in de zeehaven in beeld gaan brengen onder welke voorwaarden hier woningbouw mogelijk is. Daarbij zijn de belangen zoals de geluidsruimte van de havenbedrijven nadrukkelijk in beeld. Eventuele woningbouwontwikkeling zal via een afzonderlijke procedure in gang worden gezet.

3. In het Masterplan Revitalisering Zeehavengebied Dordrecht (2007) is ingezet op een

herstructurering en optimalisering van het functioneren van dat industrieterrein. De havenspoorlijn was daarbij aangemerkt als een gegeven voor de toen al aan de orde zijnde ontwikkeling van het Maasterras. Het belang van de havenspoorlijn voor de Zeehaven kwam ook naar voren in het bestemmingsplan Zeehaven Dordrecht van 2014. Daar is nu niets meer van over. In het bestemmingsplan Maasterras staat nu: "De OER en het bestemmingsplan laten hier het belang van de woningbouw zwaarder wegen dan het belang van een goedvestigingsklimaat".

Antwoord:

Zie het antwoord onder 1.

4. Bedrijfsvoering

Indiener zienswijze is een bedrijf op het gebied van logistiek en transport en beschikt over een milieuvergunning en is gekwalificeerd als een milieucategorie 4.2 bedrijf en op basis van bestaande rechten zijn op het overgrote deel van het bedrijfsterrein bedrijfsactiviteiten toegestaan die behoren tot milieucategorie 5.1. Een "afschaling van de vergunning" (zoals kennelijk met 'afwaardering in milieucategorie' is bedoeld) is desastreus voor haar bedrijfsvoering.

Antwoord:

Zie het antwoord onder 2.

5. Geluid

De geluidsbelastingen in het gebied komen cumulatief boven de voorkeursgrenswaarden uit van 48 dB. In de planregels is bepaald dat voor de woningbouw geldt dat de geluidsbelasting industrielawaai maximaal 55 dB(A) mag bedragen. Uit akoestisch onderzoek blijkt dat binnen een groot deel de woningbouwlocatie deze geluidbelasting meer dan 55 dB(A) bedraagt. De berekening zelf zit niet bij het akoestisch rapport. Daarom is niet inzichtelijk op basis van welke uitgangspunten de berekening tot stand is gekomen. De plantoelichting biedt dus onvoldoende inzicht in hoeverre de te bouwen woningen daadwerkelijk aan de in de beoordelingsregels voor industrielawaai genoemde maximale hogere waarde van 55 dB(A) zullen kunnen voldoen.

Antwoord: het akoestisch onderzoek is op dit onderdeel aangevuld zodat alle achterliggende berekeningen zijn te raadplegen. Uit de berekeningen blijkt dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is met hogere waarden tot en met 55 dB(A). Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat woningbouw in Maasterras fase 1 geen belemmeringen oplevert voor Van der Wees. Zoals hiervoor al aangegeven gaan we voor fase 2 een geheel nieuw traject opstarten.

6. Ook in een globaal bestemmingsplan met verbrede reikwijdte moet worden onderbouwd dat de wens tot het realiseren van geluidsgevoelige functies reëel is. In de fase van planvorming is het namelijk nog mogelijk om geluidsproblemen te voorkomen door middel van een andere inrichting van het gebied. Het is dus niet toegestaan om een meer gedetailleerd geluidsonderzoek door te schuiven naar een omgevingsvergunningprocedure.

Antwoord:

Het akoestisch onderzoek is gebruikt om in het bestemmingsplan vast te leggen wat de maximale hogere waarden worden. Er is dus geen sprake van doorschuiven als het gaat om fase 1. Het doorschuiven betreft alleen het akoestisch onderzoek dat nodig is om per bouwplan aan te tonen dat aan die hogere waarden wordt voldaan. Voor fase 2 zal op vergelijkbare wijze onderbouwing van de geluidsbelasting plaatsvinden.

7. Bedrijven op het gezonde industrieterrein hebben het recht om geluid te produceren. Voorkomen moet worden dat bedrijven als gevolg van woningbouw binnen de zone in hun bedrijfsvoering en ontwikkelingsmogelijkheden worden beperkt.

Antwoord: zie het antwoord onder 2 en 6.

8. Havenspoorlijn

In het Masterplan Revitalisering Zeehavengebied Dordrecht (2007) is het belang van de ontsluiting per spoor genoemd. In het bestemmingsplan Zeehaven Dordrecht (2014) is de toezegging gedaan dat de havenspoorlijn voor de ontwikkeling van het Maasterras als een

gegeven wordt beschouwd en daarin moet worden ingepast. Dat de aanwezigheid van de havenspoorlijn zich nu niet verhoudt met de stedenbouwkundige opzet van het Maasterras is geen valide argument, want moet zich houden aan ruimtelijke/fysieke en juridische gegevens. Zo'n gegeven is de aanwezigheid van de havenspoorlijn én de toezegging door de gemeenteraad dat in verband met de ontwikkeling van het Maasterras de havenspoorlijn moet worden ingepast.

Antwoord:

Zie het antwoord onder 1.

9. Het voornemen om de havenspoorlijn weg te bestemmen is van de tekentafel en prematuur, want de gemeente heeft aangegeven nog in overleg te gaan met de betreffende ministeries, de provincie, ProRail, Havenbedrijf Rotterdam en de bedrijven om tot oplossingen te komen. Dat is nog niet gebeurd en moet voor de vaststelling wel gebeuren.

Antwoord:

Zie het antwoord onder 1.

10. De aangekondigde beslissing om de havenspoorlijn weg te bestemmen is zonder kennis van zaken en daarom onzorgvuldig genomen. De gemeente heeft geen flauw idee van de belangen die bedrijven bij de havenspoorlijn hebben. Daarnaast ligt de beslissing over het opheffen niet bij de gemeente, maar bij de Minister I & W.

Antwoord:

De voorkeursvariant zonder de Dordrecht zeehavenspoorlijn is pas laat in beeld gekomen. Op dat moment, eerste helft 2023, had inderdaad afstemming met de bedrijven in de zeehaven moeten plaatsvinden. Dat is om verschillende redenen toen niet gebeurd. Dat had uit oogpunt van een zorgvuldige voorbereiding wel moeten. Met het traject Bas Kurvers en de visie zeehaven is een traject ingezet waarbij we wel tijdig overleggen. Wij willen deze wijze van samenwerking graag voorzetten richting de toekomst. Toegezegd wordt dat we periodiek overleg met Van der Wees zullen voeren, bijvoorbeeld twee jaarlijks en Van der Wees vroegtijdig betrekken bij de planvorming van Maasterras fase 2.

Zienswijze 41 (Havenbedrijf Rotterdam)

De zienswijze d.d. 30 januari 2024 is op 31 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

1. Indiener zienswijze is het niet eens met het wegbestemmen van de havenspoorlijn. Niet alleen vanwege de negatieve impact van dit voornemen op de in de zeehaven gevestigde bedrijven en Havenbedrijf Rotterdam zelf, maar ook met het oog op eerdere besluitvorming van de gemeenteraad en privaatrechtelijke afspraken tussen onder meer het Havenbedrijf Rotterdam en de gemeente;
 - 16 dec 2022 - zienswijze op het startdocument van de OER van 11 okt 2022 waarin gewezen is op het belang van de spoorlijn en het verzoek dit aan te vullen.
 - 16 mei 2023- In de nota van beantwoording is aangegeven dat "in het OER
 - zal worden onderzocht of, en hoe het gebruik van de havenspoorlijn in te passen is in de gewenste woningbouwontwikkeling. "
 - 3 okt 2023 – presentatie in de raad waaruit volgt dat het uitfaseren/verwijderen van de stamspoorlijn als ontwerpuitgangspunt werd gehanteerd.
 - 21 nov 2023 – brief naar wethouder RO waarin de zorgen over dit voornemen zijn geuit. Met verwijzing naar de eerdere afspraken en het belang van de havenspoorlijn.
 - 27 nov 2023- gesprek met wethouder RO waarin nogmaals de zorgen zijn geuit.
 - 11 dec 2023- brief van de wethouder RO dat het ontwerpbestemmingsplan een formeel startmoment zou zijn "een robuuste spoorontsluiting voor het Zeehavengebied" "met elkaar te gaan onderzoeken met daarin een actieve rol voor het Havenbedrijf Rotterdam.
 - 20 dec 2023 is het ontwerpbestemmingsplan met de OER ter inzage gelegd.

Het is niet te begrijpen dat het Havenbedrijf Rotterdam bij de totstandkoming van het ontwerpbestemmingsplan niet in een vroeg stadium is gevraagd mee te denken.

Antwoord:

De voorkeursvariant met de zeehavenspoorlijn is bij het opstellen van het bestemmingsplan pas laat in beeld gekomen. Op dat moment had afstemming moeten plaatsvinden. Dat is om verschillende redenen toen niet gebeurd. Dat had uit oogpunt van een zorgvuldige voorbereiding wel moeten. Met het traject Bas Kurvers is een traject ingezet waarbij we wel tijdig en actief met het HBR overleggen. Zie de beantwoording in deel A van deze nota, thema publiek belang – uitkomsten traject Bas Kurvers.

Wij willen deze wijze van samenwerking graag voorzetten richting de toekomst en daar zo nodig nadere afspraken over maken.

2. Het belang is groot, want er zijn aanzienlijke investeringen gedaan en er staan nog vergelijkbare investeringen op de planning.

Antwoord:

Inmiddels heeft overleg met het havenbedrijf plaatsgevonden en is samengewerkt aan een toekomstvisie voor de haven. De uitkomst van deze visie is dat de havenspoorlijn behouden moet blijven. Het ontwerpbestemmingsplan is op dit onderdeel door de gemeenteraad gewijzigd vastgesteld door op de verbeelding de aanduiding 'Dordrecht zeehavenspoorlijn' op te nemen ter plaatse van de huidige stamlijn. In de regels is opgenomen dat ter plaatse van de aanduiding 'Dordrecht zeehavenspoorlijn' het gebruik van de gronden voor havenspoorlijn is toegestaan. Voortzetting van het huidige gebruik, zoals vastgelegd in de stamlijnovereenkomst 2020, is daarmee verzekerd. De zienswijzen achten wij op dit onderdeel gegrond. Het ontwerpbestemmingsplan is door de gemeenteraad gewijzigd vastgesteld zoals aangegeven in de Staat van wijzigingen, opgenomen in de deel D van deze nota.

3. Het is onduidelijk waarom en of de havenspoorlijn zou moeten verdwijnen. In de Ontwikkelvisie Spoorzone (23 maart 2021) was de havenspoorlijn nog opgenomen als basisvariant en zou deze in een onderbroken tunnel door het Maaspark met de parkeergarage komen te liggen. In de memo aan de Commissie MER werd gesproken van diverse aandachts- en knelpunten. Vervolgens werd in de OER gesteld dat voor voldoende ontwikkelruimte het nodig was om de havenspoorlijn te verwijderen. Een verband tussen de stamspoorlijn en een beperking van ontwikkelruimte is uit geen van de beschikbare stukken te ontwaren. Door het ontbreken van een feitelijk controleerbare onderbouwing voor het verdwijnen van de stamspoorlijn uit het plangebied in de OER en de toelichting bij het Ontwerpbestemmingsplan zou bij ongewijzigde vaststelling sprake zijn van een zorgvuldigheids- en motiveringsgebrek.

Antwoord:

Zie antwoord onder 2.

4. Het ontbreken van de feitelijke onderbouwing kan verklaard worden door de analyse dat er geen of onvoldoende onderzoek is gepleegd en alternatieve trajecten helemaal niet zijn onderzocht.

Antwoord:

Zie antwoord onder 2.

5. Hoe de actieve samenwerkende rol ingevuld kan worden terwijl de formele procedure doorloopt is indiener zienswijze niet duidelijk.

Antwoord:

Zie antwoord onder 1.

6. Onderzoeksverplichtingen die bij een vaststelling van het bestemmingsplan horen zijn ontoelaatbaar uitgesteld. Pas als inzichtelijk is wat de alternatieven zijn, of van het verwijderen van de spoorlijn en het uitvoeren van eventuele alternatieven financieel uitvoerbaar zijn, of dit in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening, enzovoorts, zou een voorzet voor het wegbestemmen van de havenspoorlijn kunnen worden gedaan.

Antwoord:

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan is nu inzichtelijk gemaakt wat de alternatieven zijn en waarom het bestemmingsplan uitvoerbaar is.

7. De indruk bestaat dat het ontwerpbestemmingsplan nog voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet er inzage is gelegd, zodat deze onder het oude regime valt. Vanwege procedurele redenen is aan feitelijke onderbouwingen en afwegingsmomenten voorbijgegaan. Dat duidt op een onzorgvuldige voorbereiding.

Antwoord:

De inwerkingtreding van de Omgevingswet heeft druk gezet op de planning maar is niet doorslaggevend geweest. Snelheid werd vooral van belang geacht om geen tijd te verliezen in de opgave bouwend stad om tijdig voldoende woningen in Dordrecht te bouwen. Door het opstellen van het masterplan en het ontwerpbestemmingsplan is die opgave concreet gemaakt. We hadden daar het Havenbedrijf eerder bij moeten betrekken. Op dat onderdeel van de besluitvorming niet zorgvuldig en is de zienswijze mede aanleiding geweest om het advies van een onafhankelijk adviseur in te winnen.

8. Het plan is in strijd met de Spoorwet. Deze bepaalt dat er voorafgaand instemming van de Minister I&W nodig is als de gebruiksmogelijkheden van de stamspoorlijn veranderen. Dit is op verzoek van de beheerder van de stamspoorlijn. Dit is niet gebeurd en het is de vraag of de minister zal instemmen.

Antwoord:

Door de keuze de zeehavenspoorlijn te behouden is de zienswijze op dit onderdeel niet meer relevant.

9. Als blijkt dat de havenspoorlijn blijft liggen, bestaat de kans dat er woningen worden gerealiseerd die niet kunnen voldoen aan de relevante geluidsvoorwaarden. Dit is een zorgvuldigheidsgebrek.

Antwoord:

Voor geluid zijn geen wettelijke normen van toepassing op grond van de Wet geluidhinder. Als het gaat om een goede ruimtelijke ordening dient wel te worden nagaan of sprake is van een akoestisch aanvaardbare woonomgeving.

10. Het ontwerpbestemmingsplan is in strijd met vigerend beleid:
- In de ontwikkelvisie Spoorzone (2021) is de havenspoorlijn nog onderdeel van het plan.

- De havenspoorlijn is een integraal onderdeel van de bereikbaarheid. Het is strijdig met het in de Omgevingsvisie geformuleerde doel 'bereikbare stad' om de havenspoorlijn op te heffen.

Antwoord:

De keuze woningbouw of havenspoorlijn was destijds bij de omgevingsvisie niet in beeld. Er werd toen nog vanuit gegaan dat beide te combineren waren. Het betreft hier nieuwe inzichten die bij het vaststellen van de omgevingsvisie nog niet bekend waren. Dat dwingt de raad om bij de vaststelling van het bestemmingsplan die keuze wel te maken.

11. Naast beleidskaders zijn er privaatrechtelijke afspraken tussen de gemeente en het Havenbedrijf Rotterdam (en anderen), zoals de havenspoorlijnovereenkomst en de samenwerkingsovereenkomsten. Deze worden met het ontwerpbestemmingsplan volledig gepasseerd.

Antwoord: Zie antwoord onder 8

12. Er is op de plankaart een aanduiding "veiligheidszone vervoer gevaarlijke stoffen" opgenomen rondom het spoor, maar geen aanduiding "veiligheidszone-explosie". Voor de A16 zijn de brand- en explosiezones juist wel benoemd.

Antwoord:

Op de plankaart zijn inderdaad niet alle zones correct opgenomen. Het bestemmingsplan wordt op dit onderdeel gewijzigd vastgesteld. Zie hierbij de staat van wijzigingen opgenomen in deel D van deze nota.

13. Verder bevat de verbeelding géén veiligheidszone-explosie voor de Nieuwe Maas, omdat volgens de toelichting de personendichtheden in Dordrecht en Zwijndrecht per hectare beneden aantallen blijven die onder de oriëntatiewaarde blijven. Evenwel moet worden gekeken naar de hoeveelheden die onderhavig bestemmingsplan mogelijk maakt. Een vergelijking met de algemene personendichtheid is onvoldoende om de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het ontwerpbestemmingsplan te beoordelen.

Antwoord:

Bij het tot stand komen van het plan zijn de risico's die optreden als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen onderzocht. Dit onderzoek laat zien dat voor de Oude Maas, bij een invulling conform de maximale mogelijkheden (3.000 woningen) van het masterplan, sprake is van een optredend groepsrisico kleiner dan 0.1 maal de oriëntatiewaarde. Artikel 9.2.2 van ontwerpbestemmingsplan geeft aan dat het maximum aantal te bouwen woningen in dit plan 2.200 bedraagt. De uitbreiding tot 3000 is geschrapt in het voorstel tot gewijzigde vaststelling. Artikel 5.15 van het BKL geeft aan dat het bevoegd gezag rekening moet houden met de kans op een incident met 10 of meer doden slachtoffers als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen. De berekende kans op een dergelijk incident is dermate klein dat het instellen van een explosie voorschriftengebied of andere beperkingen voor de Oude Maas buiten proportioneel is.

14. Uit het geluidsrapport en de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is te concluderen dat bronmaatregelen in deze fase van de gebiedsontwikkeling niet zijn voorzien. Het verzoek is om duidelijkheid te verschaffen of voor de andere fases van de gebiedsontwikkeling van het Maasterras de gemeente voornemens is de huidige geluidverkaveling van het industrieterrein DordtWest/Groote-Lindt aan te passen.

Antwoord:

Dit verzoek zal meegenomen worden bij het opstellen van het omgevingsplan voor fase 2. Wij zullen het havenbedrijf daarbij betrekken.

15. Ondanks het beoogd saneren van diverse functies (waaronder de havenspoorlijn) blijft er sprake van cumulatieve hoge geluidsbelasting. Doordat de rekenregels onder de Omgevingswet van toepassing zullen zijn wanneer de omgevingsvergunningen worden verleend terwijl het globale onderzoek is gebaseerd op reken- en meetvoorschrift 2021 is het de vraag of de geluidsbelasting niet wordt onderschat.

Antwoord:

Voor het bestemmingsplan fase 1 toont het (aangevulde) onderzoek aan dat we kunnen voldoen aan de verleende hogere waarden en het hogere waarden beleid van de gemeente zoals vertaald in het omgevingsplan.

16. Er zijn zoveel afwijkingsmogelijkheden mogelijk dat niet duidelijk is of voorzien kan worden in een acceptabele leefomgeving. Dit is onvoldoende bepaald en zorgt voor rechtsonzekerheid.

Antwoord:

De zienswijze is aanleiding de regels voor geluid, en de afwijkingen daarop, duidelijk te formuleren zodat dit bijdraagt aan de rechtszekerheid. Zie hiervoor de staat van wijzigingen opgenomen in deel D van deze nota.

17. Het eventuele alternatief voor de havenspoorlijn zal aanzienlijk (milieu)gevolgen hebben die nog niet zijn onderzocht. Ook dat is onzorgvuldig.

Antwoord:

Zie antwoord onder 2.

18. Het ontwerpbestemmingsplan is financieel niet uitvoerbaar. Er is geen ruimte gereserveerd in het budget om de havenspoorlijn weg te bestemmen en de planschadekosten voor de bedrijven te financieren.

Antwoord:

Nu de zeehavenspoorlijn behouden blijft is er geen planschade aan de orde.

19. Omdat het moeilijk inspreken is als niet alle effecten in kaart zijn gebracht en onderzoeken er zijn, ligt het voor de hand om een hernieuwde terinzagelegging met alle relevante onderzoeken te doen.

Antwoord:

Hernieuwde terinzagelegging wordt niet nodig geacht nu het bestemmingsplan ongewijzigd blijft als het gaat om het wegbestemmen van de havenspoorlijn.

20. Omdat er geen sprake was van een zorgvuldige voorbereiding heeft de raad twee keuzes:
- óf de huidige bestemmingsplanprocedure wordt voortgezet, waarbij de kans groot is dat een veelheid van partijen daartegen zou gaan procederen met alle vertraging en weerstand van dien;
 - óf er wordt besloten het besluitvormingstraject opnieuw maar zorgvuldig te doorlopen zodat

daarbij alle betrokken belangen en effecten in ogenschouw kunnen worden genomen. De stamspoorlijn en de belangen van de gebruikers daarvan zijn een essentieel onderdeel van die afweging.

Voor het doorlopen van een nieuw besluitvormingstraject zou bijvoorbeeld de procedure van een gemeentelijk project van publiek belang kunnen worden doorlopen ter aanpassing van regels in het omgevingsplan, zodat samen met stakeholders een trechteringsproces van alternatieven kan worden doorlopen waarbij tevoren - transparant en in samenspraak - wordt uitgedacht hoe het zeehavengebied per rail kan blijven ontsloten. Daarbij kunnen ook uitdrukkelijk alternatieve trajecten ter sprake komen.

Antwoord: we hebben uiteindelijk gekozen voor een tussenweg waarbij we alsnog alle belangen goed hebben afgewogen en het niet noodzakelijk wordt geacht het ontwerp opnieuw ter inzage te leggen.

Zienswijze 42 (Bodengraven Electramotoren)

De zienswijze is binnengekomen op 30 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

1. Indiener zienswijze heeft zijn bedrijf in het gebied van het Masterplan (niet fase 1) en wil graag in gesprek met de gemeente om het bedrijf voort te kunnen zetten. Dit is de zienswijze die is ingediend op het startdocument Maasterras al aangeven en er is ook overleg geweest. Wat er nu ter visie ligt wijkt af van hetgeen besproken is.

Waar de locatie voor de parkeerhub is ingetekend is nu het bedrijf gevestigd. Voorstel is om deze zuidelijker te plaatsen, zodat het bedrijf daar behouden kan blijven. In het masterplan is op die locatie bedrijvigheid voorzien, bedrijf gaat ervanuit dat zij daar ook volledig inzitten.

Antwoord:

Door de uitkomsten van het traject Bas Kurvers (zie de thematische beantwoording opgenomen in deel A van deze nota) is sprake van gewijzigde uitgangspunten die ook doorwerken in de gebiedsontwikkeling. Fase 2 wordt nu geheel los gekoppeld van fase 1 (het masterplan wordt ingetrokken). Voor fase 2 zal een nieuwe traject worden opgestart waarbij ook de vraag op tafel ligt of afrit 21 gewijzigd wordt en wat dit betekent voor bestaande bedrijven. We gaan hiervoor nog een afzonderlijk participatietraject organiseren. Het voorliggende ontwerpbestemmingsplan ziet alleen op fase 1 en nog niet op fase 2 waar het bedrijfsperceel van de indiener van de zienswijze is gesitueerd. Zodra we starten met het omgevingsplan voor fase 2 zal ook overleg plaatsvinden over de situering van de Hub en de eventuele mogelijkheid om bestaande bedrijven in het plangebied te behouden. Wij komen hier dus op terug.

2. In diverse afbeeldingen en toelichtingen wordt een nieuwe parallelweg voorzien (verplaatsing Laan der VN). Van belang is dat er voldoende hoge bedrijfshuisvesting gerealiseerd wordt, maar het is onduidelijk hoe hoog en hoe diep de randbebouwing mag zijn.

Antwoord:

Zie antwoord onder 1. De planvorming moet nog gestart worden.

3. Bedrijf wil op die locatie een plek voor groot laden en lossen in het stedenbouwkundig Masterplan toegevoegd willen zien.

Antwoord:

Zie antwoord onder 1.

4. Bedrijf stelt voor om ook aan de snelweg een hoogte-accent met wonen op hun locatie te realiseren met een hotel/shortstay functie omdat dit qua regelgeving met o.a. geluid prima te realiseren is.

Antwoord:

Zie antwoord onder 1.

5. Indien het bedrijventerrein waar het bedrijf van indiener zienswijze onderdeel van uitmaakt volledig getransformeerd wordt naar woningbouw, zal dit betekenen dat de bedrijven daar gecompenseerd moeten worden. Bedrijf wil graag op de huidige plek blijven en wil daarover in gesprek met de gemeente.

Antwoord:

Zie antwoord onder 1.

6. Bedrijf heeft een eigen ontwikkelbedrijf opgericht zodat zij zelf de locatie kunnen ontwikkelen en pro-actief hierover met de gemeente kunnen overleggen, ook om de ingediende zienswijze in de verdere planvorming te verwerken.

Antwoord:

Zie antwoord onder 1.

Zienswijze 43 (BAM)

De zienswijze d.d. 30 januari 2024 is op 30 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

1. Vooraf: communicatie

In eerdere brieven zijn, los van inhoudelijke bezwaren en zorgen, is door indiener van de zienswijzen ongenoegen geuit over het feit dat zij pas eind september 2023 door derden (en dus niet door de Gemeente) zijn geïnformeerd over het feit dat de Stamlijn en het Emplacement mogelijk zouden worden weg bestemd en de Gemeente ons niet in het proces heeft betrokken.

De Gemeente heeft ons in een gesprek op 30 november 2023 beloofd te informeren over het denkproces, maar tot op heden hebben wij vanuit de Gemeente niets vernomen, noch zijn wij (eventueel samen met de andere Belanghebbenden) uitgenodigd voor een gesprek met de Gemeente over de toekomst van de Stamlijn en het Emplacement. Hoewel BAM nog steeds teleurgesteld en ontstemd is over het gebrek aan en de onduidelijkheid in de communicatie en informatie vanuit de Gemeente over het al dan niet weg bestemmen van de Stamlijn en het Emplacement, zullen wij ons in deze zienswijze focussen op onze inhoudelijke bezwaren tegen het Plan.

Antwoord:

Mede naar aanleiding van deze zienswijze hebben wij - in samenspraak met diverse publieke partijen - het traject Bas Kurvers gevolgd. De uitkomst van dit traject is het advies om de Dordrecht zeehavenspoorlijn en het emplacement te behouden. Zie hiervoor de

*thematische beantwoording zoals opgenomen in deel A van deze nota.
Dit advies nemen wij over. Het ontwerpbestemmingsplan wordt op dit onderdeel door de gemeenteraad gewijzigd vastgesteld door op de verbeelding de aanduiding 'specifieke vorm van railverkeer – Dordrecht zeehavenspoorlijn' op te nemen ter plaatse van de huidige stamlijn.*

In de regels wordt opgenomen dat ter plaatse van de aanduiding 'Dordrecht zeehavenspoorlijn' het gebruik van de gronden voor Dordrecht zeehavenspoorlijn is toegestaan. Voortzetting van het huidige gebruik, zoals vastgelegd in de stamlijnovereenkomst 2020, is daarmee verzekerd. Het huidige emplacement binnen het plangebied Maasterras behoudt zijn huidige regeling door een bestemming 'Verkeer-railverkeer'.

2. Onzorgvuldige voorbereiding

De Gemeente heeft er in het Plan voor gekozen om de Stamlijn en het Emplacement volledig weg te bestemmen en onder het overgangsrecht te brengen, zonder gedegen onderzoek te doen naar alternatieve scenario's. Ondertunneling, een overkapping of een omleiding zijn bijvoorbeeld opties, maar die zijn niet, althans niet zorgvuldig, onderzocht. De Gemeente heeft ervoor gekozen om dat "denkproces" over te hevelen naar de periode tussen de terinzagelegging van het ontwerpplan en de vaststelling van het bestemmingsplan. In het kader van de haalbaarheid van een plan, dient dat proces al voorafgaand aan de terinzagelegging van het ontwerpplan plaats te vinden, zodat aan het Plan een duidelijke visie ten grondslag ligt. Die ontbreekt nu. Bovendien vreest BAM dat het "denkproces" niet in alle zorgvuldigheid zal plaatsvinden, omdat de Gemeente al heeft aangegeven dat zij in de zomer van 2024 het Plan wil vaststellen. Volgens BAM is dat niet realistisch, aangezien er veel stakeholders bij betrokken zijn.

Antwoord:

De voorkeursvariant zonder de Dordrecht zeehavenspoorlijn is pas laat in beeld gekomen. Op dat moment, eerste helft 2023, had inderdaad afstemming met de bedrijven in de zeehaven moeten plaatsvinden. Dat is om verschillende redenen toen niet gebeurd. Dat had uit oogpunt van een zorgvuldige voorbereiding wel gemoeten. Met het traject Bas Kurvers en de visie zeehaven is een traject ingezet waarbij we wel tijdig met de bedrijven in de zeehaven overleggen. Wij willen deze wijze van samenwerking graag voorzetten richting de toekomst en daar zo nodig nadere afspraken over maken.

3. Wegbestemmen is niet toegestaan

De havenspoorlijn en het Emplacement onder het overgangsrecht brengen is pas toegestaan indien de verwachting bestaat dat het gebruik binnen de planperiode eindigt. Die verwachting is er in de ogen van BAM niet. Daarvoor zijn eerst nog verschillende processtappen noodzakelijk. BAM wil niet stoppen met haar bedrijfsvoering ter plaatse dus zij wil dat de Stamlijn en het Emplacement in het Plan worden ingepast. De locatie nabij de Zeehaven is voor haar heel aantrekkelijk en zij heeft geen bestaansrecht daar zonder de Stamlijn en het Emplacement. De Gemeente heeft het belang van woningbouw eenvoudigweg zwaarder willen laten wegen dan het belang van een goed vestigingsklimaat voor bedrijven (zie plantoelichting p. 8), zonder dat zij daarbij de belangen van onder meer BAM voldoende in de belangenafweging heeft meegenomen.

Antwoord:

Zie antwoord onder 1.

4. Financieel niet uitvoerbaar

De plantoelichting (par. 2.4.5 en par. 3.3) vermeldt dat onderzoek is gedaan naar de planschade en dat voor het Plan een globale exploitatieopzet is gemaakt. Het Plan zou

volgens die opzet uitvoerbaar zijn, mits aanvullende dekkingsbronnen verzekerd zijn. Om dit Plan te kunnen realiseren (en om dus de Stamlijn en het Emplacement weg te kunnen bestemmen) dient onderzoek te zijn verricht naar mogelijke inpassing daarvan in het Plan en naar alternatieve locaties voor de Stamlijn en het Emplacement, dan wel dient BAM geheel gecompenseerd te worden. Alle scenario's liggen nog open en de Gemeente heeft niet inzichtelijk gemaakt in hoeverre zij daar rekening mee heeft gehouden in het kader van de financiële uitvoerbaarheid van het Plan.

Antwoord:

Zie antwoord onder 1.

5. BAM leidt schade

BAM is al 45 jaar met haar Materieelbedrijf gevestigd aan de Kilkade 53 en binnenkort ook aan de Kilkade 45, en zij zorgt al die jaren voor werkgelegenheid in Dordrecht. Dan doet het pijn dat de Gemeente BAM kennelijk zo gemakkelijk opzij zet. BAM houdt de gemeente aansprakelijk voor de schade die zij lijdt en nog zal lijden als gevolg van het (ontwerp)bestemmingsplan "Maasterras Fase 1" en de totstandkoming daarvan.

Antwoord:

Door tegemoet te komen aan de zienswijze voor het onderdeel behoud Dordrecht zeehavenspoorlijn en emplacement zal ook geen schade optreden voor BAM.

Zienswijze 44 (Nieuwstraat vastgoed)

De zienswijze d.d. 30 januari 2024 is op 31 januari 2024 binnengekomen en is daarmee ontvankelijk.

1. Culturele voorzieningen

Het ontwerpbestemmingsplan laat ruimte voor ruimte voor: "horeca en kleinschalige culturele voorzieningen als een buurt- of filmhuis". Hiermee wordt een exploitatie gecreëerd die overduidelijk concurrerend is aan de bedrijfsvoering van de Movies. De gemeenteraad heeft deze gevolgen van het Cultuurplein dan ook ten onrechte niet meegenomen in zijn beoordeling en het ontwerpbestemmingsplan derhalve onzorgvuldig ter inzage gelegd.

Antwoord:

In het masterplan is een filmhuis nooit in beeld geweest als toekomstige functie voor het Maasterras. Het bestemmingsplan laat hier inderdaad meer ruimte dan bedoeld. We willen niet dat het Maasterras concurrerend wordt ten opzichte van de voorzieningen in de binnenstad. Het bestemmingsplan zal worden aangepast door een filmhuis of bioscoop nadrukkelijk uit te sluiten. Zie hiervoor de staat van wijzigingen opgenomen in deel D van deze nota.

Zienswijze 45 (Beetle en Bulli BV)

De zienswijze d.d. 31 januari 2024 is op 31 januari 2024 binnengekomen en is dus ontvankelijk.

1. Negatieve gevolgen voor eigendom en bedrijfsvoering

Indiener zienswijze is eigenaar van panden aan de Mijlweg. Hoewel deze geen onderdeel uitmaken van het Maasterras, vreest belanghebbende wel dat het ontwerpbestemmingsplan directe negatieve gevolgen heeft voor haar eigendom en de bedrijfsvoering. Daarnaast zien alle onderzoeken voor het ontwerpbestemmingsplan en het OER ook toe op de fases 2 en 3 van het Maasterras.

Antwoord:

Door de uitkomsten van het traject Bas Kurvers (zie de thematische beantwoording opgenomen in deel A van deze nota) is sprake van gewijzigde uitgangspunten die ook doorwerken in de gebiedsontwikkeling. Fase 2 wordt nu geheel los gekoppeld van fase 1 (het masterplan wordt ingetrokken). Voor fase 2 zal een nieuwe traject worden opgestart waarbij ook de vraag op tafel ligt of afrit 21 gewijzigd wordt en wat dit betekent voor bestaande bedrijven. We gaan hiervoor nog een afzonderlijk participatietraject organiseren.

De indiener van de zienswijzen dient inderdaad rekening te houden met nieuwe ontwikkelingen die de bedrijfsvoering negatief, maar misschien ook wel positief kunnen raken. Voorlopig is dat alleen voor fase 1 met zekerheid te zeggen en waarvan de effecten in beeld zijn gebracht. Voor fase 2 moet nog een omgevingsplan worden opgesteld waarbij de belangen van de bedrijven aan de Mijlweg nadrukkelijk betrokken zullen worden bij de planvorming.

2. Bereikbaarheid

Door de voorgenomen verplaatsing of verwijdering van de afrit A16 liggen de betreffende bedrijfspanden niet meer in de directe nabijheid van een afrit. Dat betekent ernstig negatieve gevolgen voor (vooral) de huurders die autobedrijven exploiteren, aangezien die autobedrijven afhankelijk zijn van een goede bereikbaarheid. Dat heeft als gevolg dat de panden minder goed te verhuren zijn met uiteindelijk waardeverlies van het eigendom van belanghebbende als gevolg. Men verzoekt de gemeenteraad om het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen, voordat (in ieder geval) de bereikbaarheid verder is onderzocht.

Antwoord:

De voorgenomen verplaatsing/verwijdering van afrit 16 maakt nog geen onderdeel uit van het voorliggende bestemmingsplan voor fase 1. De effecten als gevolg van de uitvoering van dit ontwerpbestemmingsplan fase 1 zijn wel in beeld gebracht. Hieruit blijkt niet dat sprake is van ernstige negatieve gevolgen. De bereikbaarheid blijft geborgd. Wij zullen monitoren of er op kruispunten knelpunten gaan ontstaan die mogelijk enige verkeershinder gaan opleveren. Zo nodig zullen in dan verkeersmaatregelen worden getroffen. .

3. Zorgen wegens onduidelijke planning

Er worden verschillende termijnen genoemd betreffende de realisatie van (de verschillende fases van) het Maasterras. In het stedenbouwkundig plan wordt er gesproken over een periode van 10 tot 15 jaar, terwijl in het OER wordt uitgegaan van 10 tot 20 jaar voor fase 1. Voor indiener zienswijze leidt deze onduidelijke planning tot zorgen en heeft gevolgen voor het bedrijf, bijvoorbeeld voor investeringen. In hoeverre zijn dergelijke investeringen nog zinvol en/of in hoeverre deze nog kunnen worden terugverdiend?

Antwoord:

Voor fase 1 dient rekening te worden gehouden met start van de werkzaamheden vanaf 2025. Voor fase 2 is nog geen planning bekend, de eerst jaren zijn hier nog geen werkzaamheden te verwachten. Wij houden alle bedrijven in het gebied op de hoogte van de verdere planvorming.

46 Advies commissie m.e.r

De commissie m.e.r. heeft op 9 april 2024 haar definitieve toetsingsadvies uitgebracht over het ontwerpbestemmingsplan Maasterras fase 1. Dit advies is hieronder samengevat en van een beantwoording voorzien.

Het OER is goed opgezet, prettig leesbaar en bevat veel informatie. Het geeft een duidelijke vergelijking van de alternatieven en een onderbouwing hoe van daaruit tot het VKA is gekomen. Het OER onderbouwt spelregels voor het vervolg en doet een aanzet tot monitoring. Daarnaast bevat het OER veel duidelijke kaarten en heeft het een goed detailniveau. Desalniettemin signaleert de Commissie bij de toetsing van het OER dat belangrijke

informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over de gebiedsontwikkeling Maasterras. Het gaat om de volgende punten:

1. Onderbouwing locatiekeuze.

Het OER onderbouwt de keuze voor het Maasterras als woningbouwlocatie niet, terwijl dat belangrijk is vanwege de slechte leefkwaliteit ter plaatse en de vele onzekerheden die het plan kent.

Antwoord:

De aanvulling van de OER is op dit onderdeel uitgebreid. De omgevingsvisie Dordrecht biedt daarvoor de grondslag.

2. Effecten bestemmingplan fase 1.

Het bestemmingsplan fase 1 maakt 800 woningen meer mogelijk dan het VKA voor datzelfde gebied. Het OER brengt de effecten van die extra woningen niet navolgbaar en expliciet in beeld. Het is daardoor onduidelijk of het bestemmingsplan uitvoerbaar is.

Antwoord:

Door de uitkomsten van het traject Bas Kurvers (zie de thematische beantwoording opgenomen in deel A van deze nota) is sprake van gewijzigde uitgangspunten die ook doorwerken in de gebiedsontwikkeling. Fase 2 wordt nu geheel los gekoppeld van fase 1 (het stedenbouwkundig masterplan wordt ingetrokken). Voor fase 2 zal een nieuwe traject worden opgestart. De mogelijkheid om in fase 1 800 extra woningen te bouwen, is geschrapt. De OER behoeft op dit onderdeel geen aanvulling.

3. Risico's onzekerheden voor VKA.

Het VKA gaat uit van een aantal onzekere ontwikkelingen, zoals het opheffen van de stamlijn, het autoluw maken van de stadsbrug en het verplaatsen van bedrijven, de busremise en woonwagens. In het OER is niet in

beeld gebracht wat het betekent voor de uitvoerbaarheid van het plan, het programma en de inrichting van het plangebied als een of meer van deze ontwikkelingen niet doorgaat en wat dan de milieueffecten zijn.

Antwoord:

In het verlengde van de beantwoording onder 1 is nu meer duidelijkheid over de vraagstukken die de commissie bedoeld. Dat maakt het ook mogelijk de effecten voor de omgeving beter te beschrijven. De OER is hierop aangevuld en als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

4. Wateroverlast en waterveiligheid.

In het OER is onvoldoende uitgewerkt hoe wordt omgegaan met wateroverlast door klimaatverandering en welke maatregelen er zijn om die overlast te beperken of weg te nemen. Verder blijkt niet uit het OER wat de minimale eis is waaraan de primaire waterkering moet voldoen. Daarnaast moet het ruimtebeslag van eventuele maatregelen in beeld worden gebracht.

Antwoord:

De aanvulling van de OER is op dit onderdeel nader gemotiveerd.

5. Stikstofdepositie op beschermde natuur.

Voor de berekening van stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied de Biesbosch is een verkeerde referentiesituatie toegepast. Ook is een verouderde versie van AERIUS-calculator gebruikt en ontbreekt onder andere de aanlegfase in de berekeningen.

Antwoord:

De OER en het bestemmingsplan is aangevuld met een geactualiseerde stikstofberekening. Hieruit blijkt dat vanuit stikstof geen belemmeringen voor de bouw van het Maasterras zijn.

6. Informatie gezondheid onvolledig.

Het OER onderbouwt niet waarom het bestemmingsplan fase 1 op het gebied van geluid beter scoort dan het VKA, terwijl de geluidwerende overkapping van A16 pas in fase 2 wordt gerealiseerd. Ook voor het aspect trilling ontbreekt informatie. Tenslotte is de cumulatie van effecten van luchtkwaliteit, geluid, trilling en externe veiligheid niet beschreven.

Antwoord:

In de aanvulling van de OER is dit onderdeel nader uitgewerkt.

7. Verkeerseffecten in relatie tot de parkeernorm.

In het OER zijn de effecten van het verkeer in beeld gebracht uitgaande van een parkeernorm van 0,3 parkeerplek per woning. Uit de toelichting bij het bestemmingsplan fase 1 blijkt echter dat een hogere parkeernorm mogelijk is. De effecten van een hogere parkeernorm ontbreken in het OER.

Antwoord:

In het bestemmingsplan wordt geborgd dat de parkeernorm van 0,3 niet overschreden kan worden door in het bestemmingsplan vast te leggen dat er nooit meer dan 900 parkeerplaatsen gebouwd mogen worden. Zie hiervoor ook de thematische beantwoording parkeernorm opgenomen in deel A van deze nota.

8. Ruimtebeslag energietransitie en circulair bouwen.

Het OER brengt het ruimtebeslag van energievoorzieningen en circulair bouwen niet in beeld. Als daarvoor meer ruimte nodig is dan verwacht, kan dat consequenties hebben voor de inrichting van het plangebied en het programma, óf wordt de doelstelling energie-neutrale woonwijk niet gehaald. De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het OER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over het Masterplan en het bestemmingsplan voor het Maasterras in Dordrecht.

Antwoord:

De aanvulling van de OER bevat een nader motivering op dit onderdeel, die meegenomen zijn in de omgevingstoets van het bestemmingsplan.

9. Aandachtspunten voor de lezer van het OER

Hoewel het OER logisch is qua opzet, bestaat de kans dat de lezer een aantal zaken mist. Het aantal woningen in fase 2 in het VKA blijkt bijvoorbeeld groter dan het aantal woningen dat voor fase 2 in de drie alternatieven is opgenomen. Doordat het OER dat niet expliciet vermeldt of onderbouwt, kan daar gemakkelijk overheen worden gelezen. Ook de stap van het VKA naar het bestemmingsplan wordt niet onderbouwd en ook daar verschilt het aantal woningen in de deelgebieden M1 tot en met M5. Over het gekozen beoordelingskader merkt de Commissie op dat de per aspect gekozen minimale- en optimale kwaliteit niet wordt onderbouwd. In sommige gevallen wordt een vrij lage, weinig ambitieuze, 'optimale' kwaliteit gekozen. Verder komen de scores voor alternatieven soms niet overeen met die in het samenvattende overzicht. Dit kan zorgen voor een vertekend beeld bij lezers van het OER.

Antwoord:

In de aanvulling van de OER is de navolgbaarheid van de OER nader toegelicht zodat de duidelijk wordt hoe de OER in elkaar zit.

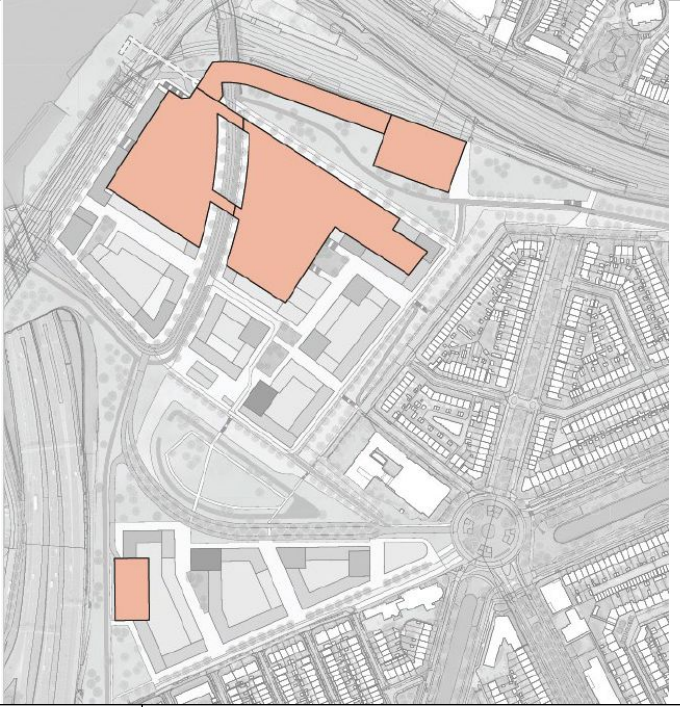
DEEL C BEANTWOORDING REACTIES INFORMATIEAVOND (3 APRIL 2025)

Inleiding

Op donderdag 3 april 2025 is een informatieavond georganiseerd waarin 'de nieuwe stedenbouwkundige variant' is gepresenteerd. Die nieuwe variant was nodig vanwege de uitkomsten van het traject Bas Kurvers (zie deel A van deze nota).

De informatieavond was bedoeld om alle belanghebbenden en geïnteresseerden te informeren en de gelegenheid te reageren op de bijstelling van de plannen. Binnen de gestelde reactietermijn van twee weken zijn na 3 april 2025 zeven reacties binnengekomen die hieronder per onderwerp zijn samengevat met een reactie van het college hierop.

Reactie		Antwoord
1.	Mogelijk beperkingen voor bedrijf in de zeehaven vanwege de geplande woningbouw.	Uit de onderzoeken bij het bestemmingsplan blijkt dat de bedrijven in de omgeving, waaronder de zeehaven Dordrecht, niet belemmerd gaan worden door de uitvoering van het bestemmingsplanfase 1. In dit verband kan ook verwezen worden naar de beantwoording van de zienswijzen in deel

Reactie	Antwoord
	B van deze nota. Diverse bedrijven waaronder het havenbedrijf Rotterdam hebben een vergelijkbare zorg uitgesproken. In reactie op die zorg hebben we ook daar geantwoord dat geen sprake is van beperkingen ten aanzien van de milieuruimte die de zeehaven Dordrecht nu heeft.
2. Het lijkt niet realistisch dat nieuwe bewoners geen auto mogen nemen. Daarbij de zorg dat bewoners elders in Krispijn gaan parkeren.	Het is een bewuste keuze om in het Maasterras te kiezen voor een lage parkeernorm waardoor niet iedere bewoner over een parkeerplaats kan beschikken. Om hierop ook actief te sturen zal het op termijn noodzakelijk zijn een parkeerregime in te voeren in de omliggende wijken. Nieuwe bewoners van Maasterras kunnen dan geen parkeervergunning krijgen om daar te parkeren. Na oplevering van de eerste nieuwe woningen Maasterras zal dat parkeerregime zijn ingevoerd. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar deel A van deze nota, thema mobiliteit.
3. Hoeveel parkeerplaatsen en waar komen ze?	In het plangebied komen maximaal 900 parkeerplaatsen voor de bewoners (en hun bezoekers) voor maximaal 2.200 nieuwe woningen en maximaal 1.000 parkeerplaatsen voor bezoekersparkeren van de binnenstad. Op het kaartje hieronder is aangegeven waar de parkeerplekken ongeveer gepland zijn. Het betreft allemaal gebouwde parkeergarages (deels onder de toekomstige nieuwbouwwoningen).
	
4. Wanneer start de bouw.	De start van de bouw van de eerste woningen staat indicatief gepland voor begin 2030. Voor die tijd zullen er diverse werkzaamheden plaatsvinden zoals het (gefaseerd) slopen van bebouwing en ophogen en voorbelasten van het

Reactie		Antwoord
		bouwterrein. Die (voorbereidende) werkzaamheden zullen starten nadat het bestemmingsplan door de gemeenteraad is vastgesteld (beoogd op 2-7-2025). Omwonenden zullen over de start van fysieke werkzaamheden zoals sloop-terrein- en andere bouwwerkzaamheden altijd vooraf en tijdig geïnformeerd worden.
	Moeten naast de woningen aan de Weeskinderendijk nog meer woningen in Krispijn die worden aangekocht.	Nee, de grens van het bestemmingsplan Maasterras, zoals die door de gemeenteraad wordt vastgesteld, ligt vast en zal niet verder opschuiven.
5.	Verzocht wordt om meer informatie over waterveiligheid, geluid, wind, verkeer	In het ontwerpbestemmingsplan is voor al van deze onderwerpen onderzoek gedaan. Deze onderzoeken zijn opgenomen in de bijlagen bij het bestemmingsplan. De uitkomsten van deze onderzoeken zijn vertaald ook naar regels in het bestemmingsplan die er voor moeten zorgen dat er geen negatieve effecten voor de omgeving kunnen optreden. Zo is bijvoorbeeld bepaald welke geluidbelasting maximaal aanwezig mag zijn, wat de normen voor luchtkwaliteit zijn en hoe het autoverkeer afgewikkeld wordt om te voorkomen dat te veel verkeer in de wijk ontstaat. De uitkomsten van die onderzoeken worden begin mei 2025 aan de gemeenteraad gestuurd en zullen dan ook voor het publiek beschikbaar komen. Voor wind zijn normen opgenomen in het bestemmingsplan. De onderzoeken die moeten aantonen of aan die norm wordt voldaan vinden pas plaats bij de bouwplannen die worden ingediend.
	Parkeren bedrijfsbussen	Ter plaatse is inderdaad een verkeersbesluit (2021) van kracht. Zodra de ontwikkeling Maasterras hier start zal een nieuwe locatie worden aangewezen. Naar verwachting zal dat niet eerder dan 2030 aan de orde zijn.
	Fijnstof en geur	Fijnstof is onderzocht, zie hiervoor het onderzoek luchtkwaliteit (bijlage 12 van het ontwerpbestemmingsplan). Dit onderzoek wordt nog aangevuld met de nieuwe ontsluitingsstructuur vanaf de stadsbrug. Voor geur is door de OZHZ nagegaan of geuronderzoek nodig is (bijlage 17 van het ontwerpbestemmingsplan). Er zijn in de omgeving van het Maasterras geen geurhinderlijke bedrijven aanwezig die door de woningbouw beperkt kunnen worden.
	Sociale veiligheid tunnel Hoge Bakstraat.	In de aanbesteding van de tunnel zal sociale veiligheid een belangrijke eis zijn aan het ontwerp.
	Beperkte kennis deskundige tijdens informatie-avond	Tijdens de informatieavond waren voor alle onderwerpen uit het bestemmingsplan deskundigen aanwezig. Als u bepaalde informatie nog mist of antwoorden met betrekking tot een bepaald onderwerp of vakdiscipline (nog)

Reactie		Antwoord
		niet heeft gekregen, dan horen wij het graag, dan kunnen we u helpen om de juiste informatie alsnog te verstrekken.
	Weinig compassie of begrip voor bestaande bewoners tijdens informatie-avond.	Het spijt ons dit horen. Binnen de gemeente herkennen wij dit niet en hebben we begrip voor de belangen van de bestaande bewoners in het plangebied.
6.	Wij zouden graag willen weten : 1. op welke afstand van de Diepenbrockweg gebouwd gaat worden 2. Hoe hoog de gebouwen gaan worden 3. Hoe breed de groenstrook wordt en met welke beplanting tussen de Diepenbrockweg en de nieuwbouw	In de nieuwe stedenbouwkundige variant is de afstand ruim 25 meter. Als wordt uitgaan van het handhaven van de rioolbuizen ter plaatse wordt dat ruim 35 meter. Geldt op de kosten voor verplaatsing ligt handhaving van deze rioolbuizen voor de hand. In de stedenbouwkundige randvoorwaarden staat een aanduiding van de basishoogte van 4-6 lagen, met aan de rand aan de A16 hoger (ook om geluid te weren voor de achterliggende nieuwe woningen en de bestaande woningen aan de Diepenbrockweg). Richting het Hugo de Grootplein zijn aan de Dijkparkzijde wel hoogteaccenten van 10 en 18 lagen toegestaan. De groenstrook is minimaal de bestaande groenstrook met bestaande bomen aan de westzijde. De groene inrichting wordt pas in een later stadium bepaald maar zal moeten voldoen aan de gemeentelijke eisen die verwoord zijn in onze Omgevingsvisie en de daarbij behorende KOR (Kwaliteitshandboek Openbare Ruimte). Zodra de eerste bouwplannen bekend zijn, zal als eerste een aanvraag omgevingsvergunning nodig zijn. Die aanvraag zal door de gemeente getoetst worden aan de stedenbouwkundige randvoorwaarden en rekening moeten houden met de belangen van omwonenden. Tegen de vergunning is tegen die tijd bezwaar en beroep mogelijk.
7.	Mooi plan, maar de verkeersstroom richting Zwijndrecht lijkt me nog lastig en de verhoging van het maaiveld ook.	Het inpassen van de aanlanding als stadstraat met een opgetild maaiveld is inderdaad een (bouwtechnisch) complex ontwerp- en uitvoeringsvraagstuk. Dit is civieltechnisch en financieel onderzocht en is haalbaar verondersteld.
8.	Bezwaar tegen extreme hoge hoogbouw. Wat is er mis met 4 hoog? De grote kerk is waarschijnlijk alleen voor bewoners in het nieuwe plan nog zichtbaar. Het woord megalomaan is op zijn plaats en menselijke maat niet."	De bouwopgave dwingt tot het bouwen in hoge dichtheid. Tot welke hoogte we waar acceptabel vinden zonder de 'menselijk maat aan te tasten is vastgelegd in de visie hoogbouw die de gemeenteraad eerder heeft vastgesteld en die overgenomen is in de omgevingsvisie. De bouwhoogte in het plangebied is maximaal 40 meter, met op enkele plekken de mogelijkheid om tot 65 meter te bouwen. Daarmee blijven we binnen de ruimte die volgens de hoogbouwvisie acceptabel is.
9.	Stedenbouwkundige bezwaren tegen de nieuwe stedenbouwkundige opzet. Er wordt nu	De uitkomsten van het traject Bas Kurvers (zie deel A van deze nota) en het

Reactie	Antwoord
gekozen voor een compromis in plaats van een goede oplossing. Waarom die slingerende beweging van het tracé van de brug behouden, dit is een snelweg ontwerp die niet past bij een 30km/u regime, het stedelijk weefsel. Bij dit ontwerp komt het verkeer uit in Krispijn terwijl je het verkeer richting de Mijlweg wil sturen. Daarnaast blijft er veel restruimte over, bijvoorbeeld thv. het kamp komt in het 3d beeld een soort snelweg park met weinig potentieel.	grondeigendom dwongen de gemeente tot inpassing van de bestaande infrastructuur. Een gefaseerde oplossing was daarbij niet haalbaar, de rijksbelangen dwingen tot duurzame inpassing van de rijksinfrastructuur en daarmee tot een stedenbouwkundig opzet die daar rekening mee houdt. Naar ons oordeel laat de nieuwe stedenbouwkundige variant zien dat dit op een goede manier is op te lossen en in te passen.
De woningen zouden in een groene omgeving komen te staan en niet aan een spooreplacement. Als bewoner van de naastgelegen buurt had ik gerekend op een mooie verbinding met het water en wat speelplekken	
Dit is het moment om een goede oplossing te vinden voor het inpassen van de brug, de huidige oplossing voldoet hier niet aan. De brug moet er voor een groot deel uitgehaald worden een tracé parallel aan het spoor lijkt voor de hand te liggen. Als het nu niet kan dan maar een gefaseerde oplossing waarbij de sporen op termijn weggehaald worden en enkel het spoor naar de haven gehandhaafd blijft.	Een tracé parallel aan de sporen is in het traject Bas Kurvers wel onderzocht maar is afgefallen omdat het technisch niet haalbaar bleek om rekening houdend met het hoogteverschil en boogstralen tot een goede ruimtelijke en efficiënte inpassing te komen.
Ruimtelijk is de parkeerhub op een rare manier in de ruimte geplaatst, bij dit hoogteverschil en misschien ook in andere varianten zou dit onder de bebouwing opgelost moeten worden, je kan dan vanaf de mijlweg de garage inrijden en hoeft je niet helemaal achter in het plan te komen met deze verkeersstroom. Belangrijker nog ook blijft hiermee de belofte van het park overeind. De woningen zouden in een groene omgeving komen te staan en niet aan een spooreplacement. Als bewoner van de naastgelegen buurt had ik gerekend op een mooie verbinding met het water en wat speelplekken	De parkeerhub voor het stadscentrum is onder het zogenaamde Balkon geplaatst met een entree vanaf de Mijlweg. De parkeergarage begint al meteen vanaf deze entree en loopt aan het einde op in een gebouw. Daarmee staan er al veel auto's in de nabijheid van de Mijlweg. Het Balkon zelf wordt ingericht als park. Voor de bewoners wordt het parkeren onder de woningen geplaatst voor zover deze hoogte al nodig was om aansluiting te vinden bij de hoge Stadsbrug. In de wijk worden groenplekken gemaakt met speelgelegenheden en ook op Het Balkon.
Het project heet Maasterras maar de overzijde van het water is door de vele rijbanen slecht te bereiken, hoe wordt dit verbeterd (voor fiets en voetgangers)? Een fiets en voetgangersbrug is naar mijn idee een armoedige oplossing, een hegedateerde gedachte waarbij enkel vanuit de auto gedacht is. De hele binnenstad gaat naar autoluw, maar de snelweg loopt helemaal door naar het Maasplaza.	De Dokweg maakt het inderdaad lastig de oevers van de Maas bereikbaar te houden. Binnen de gestelde ruimtelijke en financiële randvoorwaarden zien wij echter geen mogelijkheid om tot een andere oplossingen dan een burg te komen.
Zoals aangegeven snap ik de oplossing met het toewerken naar het niveau van de brug niet, dit werkt toe naar een structuur die toebehoort aan de snelweg in de tijden dat er nog geen tunnel was. Daarnaast gaan de taluds een enorme visuele barrière vormen, zijn er geen stedenbouwkundige oplossingen te vinden waarbij dit beter wordt ingepast? Bijvoorbeeld met een verhoogd binnenterrein en een plint tot op het (huidige) maaiveld.	De plint aan de Mijlweg sluit aan op het huidige maaiveld. Naar het spooreplacement toe wordt een schuin oplopende muur, die tevens de muur van de parkeergarage is, gebouwd. Hier is geen publieke zijde omdat dit geen aantrekkelijke ruimte oplevert.
Hoe is de afwatering geregeld? Het lijkt erop dat dit in geval van extreme condities richting de lager gelegen woonwijk stroom	Dit is nader uitgewerkt in de stedenbouwkundige randvoorwaarden die als bijlage 1 bij de regels van het

Reactie		Antwoord
		bestemmingsplan zijn gevoegd.
	Dit is overduidelijk een schets, komen er nog inspraak momenten?	Het klopt dat sprake is van een Proefverkaveling in de vorm van een schets die nog nadere uitwerking behoeft. Dat is ook zo vastgelegd in het bestemmingsplan. Er moet eerst een uitgewerkt stedenbouwkundig plan worden gemaakt voordat de eerste woningen kunnen worden gebouwd. Dat biedt ook de mogelijkheid om tot kwaliteitsverbetering te komen. Of er nog inspraak komt is op dit moment nog onduidelijk. Het is in ieder geval een procedure waar bezwaar en beroep tegen op staat.
10.	Nieuwe planconcept aanzienlijk beter dan het eerste plan. Nu is op overtuigende en creatieve wijze ingespeeld op de lastige, maar cruciale randvoorwaarden(afrit Zw. Brug, spoorembacement, goederenspoor etc.) wat in het eerste plan ontbrak. Complimenten! Graag ook zicht (lijn) onderzoek vanuit de historische binnenstad richting Grote Kerk en achterliggende hoogte accenten op het Maasterras. (3 torens) Belangrijk dat deze torens het silhouet van de binnenstad met Grote Kerk niet onevenredig aantasten "	In de nieuwe stedenbouwkundige opzet is zorgvuldig gekeken naar de relatie van de hoogteaccenten binnen het plangebied en die daarbuiten. Zo is er rekening gehouden met het zicht op de Spoorbrug en de kerktoren. Aangezien dit een Proefverkaveling betreft zijn deze accenten nog niet vastgelegd. In een nadere uitwerking zal het aspect van accenten volgens de richtlijnen uit de vastgestelde Hoogbouwvisie moeten worden ontworpen en getoetst in combinatie met de geluidbelasting die juist bij hoogteaccenten een grote rol zal spelen.
11.	Wat ik vooral mis in de planvorming is een realistisch beeld over het autogebruik en de behoefte om te parkeren - van bewoners en forenzen. Een groot deel van de regio (en daarmee ook de werkplekken van mensen die komen wonen in het nieuwe maasterras) is beperkt/slecht bereikbaar met OV. Verder gebruiken forenzen nu de wijken rond de achterzijde van het station om te parkeren en door te reizen met het OV. Deze hubfunctie wordt nu al slecht ondersteund en de nieuwe wijk brengt daar geen verbetering in aan. Het maasterras zou met goed en ruim bemeten parkeerplaatsen veel ontlasting kunnen brengen. Je kan wel iets af willen dwingen, maar geen onrealistische zaken.	Dit beleid ten aanzien van autogebruik is nieuw en recent vastgelegd door de gemeenteraad in het programma mobiliteit. Dit beleid gaat uit van de noodzaak tot het terugdringen van de automobiliteit, zie ook deel A van deze nota onder het thema mobiliteit. Aan het bestemmingsplan zal een geactualiseerde parkeervisie Maasterras worden toegevoegd waarin dit beleid concreet is vertaald naar maatregelen om dit ook af te dwingen.

DEEL D STAAT VAN WIJZIGINGEN

De ingediende zienswijzen en reacties (deel A t/m C) vormen aanleiding het ontwerpbestemmingsplan op een aantal onderdelen aan te passen. Daarnaast is er ambtshalve aanleiding nog enkele wijzigingen voor te stellen. Alle wijzigingen in de planverbeelding en de planregels zijn de tabel hieronder aangegeven. Voor de toelichting en de bijlagen bij de toelichting is in de tabel op hoofdlijnen aangegeven wat de voorgestelde wijzigingen zijn.

Alle wijzigingen in de regels zijn zichtbaar gemaakt in bijlage II 'planregels na gewijzigde vaststelling'. Bijlage III bevat de planverbeelding zoals die er uit komt te kiezen als de gemeenteraad het voorstel van het college overneemt.

Planverbeelding:

Onderwerp	Wijziging	N.a.v.
Emplacement met mogelijke overkraging	- De bestemming 'Verkeer – railverkeer toegevoegd', zoals aangegeven op kaart fragment A opgenomen in bijlage I bij deze nota. - De aanduiding 'specifieke vorm van railverkeer – overkraging' wordt opgenomen binnen de bestemming Verkeer – railverkeer.	NS / ProRail
Stadsbrug	De aanduiding 'brug' is toegevoegd aan de bestemmingen - Groen - Park 1 - Verkeer – railverkeer	RWS e.a.
Zeehavenspoorlijn	De aanduiding 'Dordrecht zeehavenspoorlijn' is toegevoegd aan de bestemmingen: 'Groen – Park 1' 'Verkeer'	HBR e.a.
Noordelijke grens bestemming 'Woongebied'	Aangepast zoals aangegeven op kaartfragment B	Ambts-halve
Dijkenpark	Binnen de bestemming woongebied is een aanduiding 'park' met minimale oppervlaktemaat opgenomen.	Ambtshalve
aanduiding cultuurhistorische waarde	Geschrapt, het omgevingsplan stelt hier inmiddels regels die voortgaan op dit bestemmingsplan.	Ambtshalve
Woongebied ter plaatse van Weeskinderdijk beneden.	Aangepast zoals aangegeven op kaartfragment C.	Ambts-halve
Aanduiding 'minimale bouwhoogte'	Voor de hele bestemming 'Woongebied' is de aanduiding minimale bouwhoogte 12 meter opgenomen.	
Geluidbelaste gevels	De aanduidingen specifieke vorm van woongebied - geluid belaste locatie 1 en 2 zijn geschrapt	Ambts-halve
Aandachtsgebieden Externe veiligheid	Zijn aangepast en ingetekend zoals bepaald in het Besluit kwaliteit leefomgeving.	HBR, RWS, e.a.
Aanduiding PR	Plaatsgebonden risico A16 en Spoor is ingetekend zoals bepaald in het Besluit kwaliteit leefomgeving	

Planregels

Artikel	Onderwerp	Wijziging	N.a.v.
Begripsbepalingen			
1.	Dienstverlening Geluidluw Cultuur en ontspanning Zeehavenspoorlijn of stamlijn	- Vormen van dienstverlening die een winkelkarakter hebben worden geschrapt 58 dB(A) wordt 55 dB(A). - Bioscoop, muziektheater, theater en daarmee vergelijkbare activiteiten zijn geschrapt. - Toegevoegd is de begripsbepaling: “hoofdspoorweg als bedoeld in de stamlijnovereenkomst d.d. 23 februari 2000.”	Provincie Ambtshalve Nieuwstraat vastgoed ProRail
Groen-Park 1			
3.1	Zeehavenspoorlijn en stadsburg	- Toegevoegd: ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van railverkeer – Dordrecht zeehavenspoorlijn’ tevens voor de zeehavenspoorlijn; - Toegevoegd: ter plaatse van aanduiding ‘brug’ wegverkeer is toegestaan. - Geschrapt onderdeel e: busbaan, medegebruik door voertuigen met ontheffing is toegestaan.	HBR, RWS, ProRail e.a
3.2	Parkeergarage	- Bouwhoogte van 14 m naar 15 m. - Bouwhoogte andere bouwwerken van 10 m naar XX m.	Ambtshalve
3.4	Aantal parkeerplekken	Minimaal 750 en maximaal 1.200 vervangen door minimaal 850 en maximaal 1.000.	Ambtshalve
3.4	Detailhandel en horeca bij Hub.	Onderdeel c is geschrapt.	Provincie
Groen-Park 2			
4.1	Zeehavenspoorlijn	Toegevoegd: ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van railverkeer – Dordrecht zeehavenspoorlijn’ tevens voor de zeehavenspoorlijn.	HBR, ProRail e.a
Verkeer			
6.1	Zeehavenspoorlijn en stadsburg	- Toegevoegd: ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van railverkeer – Dordrecht zeehavenspoorlijn’ tevens voor de zeehavenspoorlijn; - Aangepast onderdeel f: ter plaatse van aanduiding ‘brug’ tevens voor wegverkeer.	HBR, RWS, ProRail e.a
Verkeer-railverkeer (nieuw artikel 7)			
-	Emplacement met mogelijke overkraging	Het bestaande emplacement is positief bestemd met een nieuw artikel 7 dat overgenomen is uit het vigerende bestemmingsplan, met daaraan toegevoegd de volgende afwijkingsbepaling ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van railverkeer – overkraging’: <i>Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 7.1 en lid 7.2.1 onder b voor het bouwen</i>	ProRail

Artikel	Onderwerp	Wijziging	N.a.v.
		<i>van een overkapping boven het emplacement ten behoeve van groenvoorzieningen en recreatieve doeleinden mits vooraf een positief advies van ProRail is verkregen over de bouw- en het gebruiksmogelijkheden.”.</i>	
Water			
7.1	Stadsbrug en vlonder	- Aangepast onderdeel d: ter plaatse van aanduiding ‘brug’ tevens voor een brug voor wegverkeer. - Aangepast onderdeel e: vlonder geschrapt.	RWS
Woongebied			
9.1	Auto in de wijk en park	- Geschrapt onderdeel l: een busbaan, medegebruik door voertuigen met ontheffing is toegestaan; - Toegevoegd onder p: een ontsluiting voor wegverkeer tussen de stadsbrug en de Weeskinderendijk Beneden. - Toegevoegd onder q: ter plaatse de aanduiding ‘park’ de aanleg en instandhouding van een park met een minimale oppervlakte zoals aangegeven op de verbeelding.	Ambtshalve
9.2.2.	Geluidbelaste locatie	Onderdeel c wordt geschrapt (wordt geregeld in de stedenbouwkundige randvoorwaarden).	Ambtshalve
9.2.2	Minimale bouwhoogte	Toegevoegd een nieuw onderdeel c: ter plaatse van de aanduiding ‘minimale bouwhoogte’ bedraagt de hoogte minimaal de hoogte zoals aangegeven door de aanduiding ‘minimale bouwhoogte’.	Ambtshalve
9.2.3	Stedenbouwkundige randvoorwaarden	Dit lid wordt geschrapt en vervangen door de volgende bepaling: “Bij de bouw van gebouwen voldaan wordt aan de ontwerpprincipes in hoofdstuk 2 van de stedenbouwkundige randvoorwaarden” met verwijzing naar de juiste onderdelen.	Ambtshalve
9.2.4	Aanduiding geluidbelaste locatie	Onderdeel e is geschrapt.	ZHD
9.2.4.	Akoestisch aanvaardbaar leefmilieu	Onderdeel f is aangevuld met de woorden: “als bedoeld onder c t/m e”.	ZHD
9.2.4	Beleidsregels geluid	Onderdeel j wordt geschrapt.	ZHD
9.2.4	Stedenbouwkundige randvoorwaarden.	Toegevoegd wordt de bepaling: “voldaan wordt aan de stedenbouwkundige randvoorwaarden zoals opgenomen in bijlage 1, paragraaf 2.5 onderdeel 3 t/m 5.”	Ambtshalve
9.2.5.	Doelgroepen	Het percentage sociaal is gewijzigd van 18,8% naar 20% het percentage betaalbare koop is gewijzigd van 31.2% naar 30%.	Ambtshalve
9.2.6.	Bezonning	Toegevoegd een nieuw onderdeel c (de 'lichte' TNO-norm wordt alleen toegepast op gevels die zon kunnen ontvangen”).	VPO

Artikel	Onderwerp	Wijziging	N.a.v.
9.3	Voorwaardelijke verplichting geluid	Dit lid wordt aangepast op uitkomsten akoestisch onderzoek zodat bij gebruik nemen van woningen geluid- reducerend asfalt is toegepast. De overige bepalingen in dit lid zijn geschrapt.	Ambtshalve
9.4	Afwijking bouwhoogte tot 65 m.	Onderdeel a: het masterplan wordt vervangen door hoofdstuk 2 van de stedenbouwkundige randvoorwaarden	ZHD / ambtshalve
9.4	Afwijken woningaantallen en geluid.	Onderdeel b t/m d worden geschrapt.	ZHD
9.4	Aanduiding geluidbelaste locatie	Onderdeel e: de redactie is aangepast.	ZHD
9.5.2.	Speel- en beweegplekken	In lid 9.5.2. onderdeel a zijn de bepalingen 3 en 4 geschrapt.	Ambtshalve
9.5.2.	Vitale functies	In lid 9.5.2. onderdeel c2 is de maat 4,43 vervangen door 4,10.	Ambtshalve
9.5.2.	Stedenbouwkundige randvoorwaarden	Toegevoegd wordt een regel die verplicht te toetsen aan de genoemde stedenbouwkundige randvoorwaarden opgenomen als bijlage 1.	
9.6	Ontwerpprincipes	Onderdeel is aangepast door een koppeling te leggen met de ontwerpprincipes uit de stedenbouwkundige randvoorwaarden	Ambtshalve
9.6	Knelpunten groene verbindingen	Onderdeel i is geschrapt	Ambtshalve
9.6	Parkeernorm	Onderdeel k is geschrapt.	ZHD
9.6	Externe veiligheid	Aanvraagvereisten toegevoegd de zien op de toetsing van omgevingsveiligheid.	Bewoners
9.7	Kantoren	Maximaal brutovloeroppervlakte toegevoegd	Provincie
9.7	Situering detailhandel	Verwijzing naar masterplan vervangen door 200 meter eis provincie.	Provincie
9.7	Woonwagens	Bepaling geschrapt.	Ambtshalve
9.7	Parkeren	Aangepast, zodat parkeren alleen in gebouwde parkeergarages mogelijk is.	Ondernemer binnenstad
9.8	Cultuurhistorische waarden	Bepaling geschrapt, de regels in het omgevingsplan gaan hier voor.	Ambtshalve
9.9	Delegatie wijziging stedenbouwkundige randvoorwaarden	De verwijzing naar het masterplan is vervangen door een verwijzing naar de stedenbouwkundige randvoorwaarden.	Ambtshalve
Waarde – Archeologie 2 en 3			
10 en 11	Archeologie	Deze artikelen kunnen vervallen omdat het omgevingsplan hier uitputtend regels over stelt.	Ambtshalve
Water – waterkering			
12.3	Stabiliteit waterkering	Toegevoegd onderdeel d: “het profiel van vrije ruimte en de veiligheid van de waterkering (inclusief alle zoneringen van de waterkering) in acht wordt genomen en moet worden aangetoond door berekeningen, bij het bouwen langs de oever zal de stabiliteit onderwater ook zal worden meegenomen in de berekeningen”.	Waterschap
Algemene aanduidingsregels			

Artikel	Onderwerp	Wijziging	N.a.v.
13.5.3	Explosie-aandachtsgebied	Aangevuld met extra maatregelen en adviesverplichting veiligheidsregio.	Diversen
13.6	Vrijwarringszone vaarweg	Artikel toegevoegd.	RWS
Algemene gebruiksregels			
15.5.	Parkeren	Toegevoegd is een nieuw lid 15.5.1: "Het aantal parkeerplaatsen in het plangebied dat voorziet in de parkeerbehoefte van de woningen en voorzieningen binnen de bestemming Woongebied, mag maximaal 900 bedragen, inclusief parkeerplaatsen voor bezoekers".	ZHD
Algemeen		Diverse redactionele aanpassingen zijn doorgevoerd.	Ambtshalve
Bijlagen		In bijlage 1 is het stedenbouwkundig masterplan vervangen door de nota 'stedenbouwkundige randvoorwaarden'.	Ambtshalve

III. Toelichting en bijlagen

De toelichting bij het bestemmingsplan is als volgt aangepast:

Paragraaf	Onderwerp	Aanpassing
Algemeen		Diverse redactionele aanpassingen en actualisatie van teksten op aanvullende onderzoeken en overleggen.
1.1 – 1.7	Inleiding	Geactualiseerd op de uitkomsten traject Bas Kurvers en de nieuwe stedenbouwkundige variant.
1.4	Milieueffect-rapportage	Aangevuld met de uitkomsten van de aanvulling uit de OER
2.1	Aantrekkelijke stad	• Programma met 800 extra woningen is geschrapt. • Situering voorzieningen gewijzigd. • Geen ruimte voor groot evenemententerrein • Meer ruimte voor herstel dijkstructuur
2.2	Parkeren	Parkeervisie is aangepast op de nieuwe stedenbouwkundige structuur. Parkeernorm van 0,3 aangepast naar regeling met maximum aantal parkeerplaatsen voor het plangebied. Dit geeft beperkte ruimte voor hogere parkeernorm dan 0,3.
2.2	Auto	Aangevuld met de uitkomsten van het aanvullend verkeersonderzoek: de knelpunten met mogelijke maatregelen worden concreet benoemd.
	Fiets	"Hindernis" metropolitane fietsroute weggenomen (geen kruising met Stadsbrug nodig).
2.3	Gezonde stad	Bestemmingsplan borgt behoud voldoende ruimte voor spelen, bewegen en ontmoeten.
2.3	Bodem	Verschuiving plangrens Woongebied richting aanwezig bodemvervuiling. Dit vraagt extra aandacht bij ontwikkelingen.
2.3	Externe veiligheid	Aanvullende onderbouwing voor de zeehaven spoorlijn. N.a.v. zienswijzen is een nadere motivering opgenomen van de gemaakte keuzes. Tevens is advies gevraagd aan de Veiligheidsregio. Dit advies wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

2.3	Geluid	Aangevuld met de uitkomsten uit het aanvullende geluidsonderzoek, op onderdelen hogere geluidbelastingen in de wijk maar niet in de directe omgeving. Aangevuld met nadere onderbouwing, mede n.a.v. zienswijzen over cumulatie, nestgeluid, piekgeluiden en mitigerende maatregelen.
2.3	Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit langs woningen stadsbrug komt nog net uit boven de minimale kwaliteit. Maatregelen zijn maar heel beperkt mogelijk
2.3	Trillingen	Aangevuld op zienswijze ProRail en aanvullend onderzoek van Antea.
2.4	Vestigingsklimaat	Positief effect van behoud zeehavenspoorlijn is beschreven.
2.5	Klimaat	Extra ophoging ondersteunt ambitie om een schuillocatie voor de stad te maken.
2.5.2	Belang waterkering en watersysteem	Paragraaf 2.5 van de toelichting is aangevuld op de reactie van het waterschap.
2.5.2	Water- en bodem sturend en maatlat	Paragraaf 2.5 is aangepast op de zienswijze van Rijkswaterstaat
2.6	Energie	Aangevuld met komend beleid provincie.
2.7	Biodiversiteit	Aangevuld met rapport onderzoek Weeskinderendijk Oost.
2.7	Stikstof	Aanvullende berekeningen laten zien dat het bestemmingsplan nog steeds uitvoerbaar is, geen extra uitstoot berekend.

Aanvulling onderzoeken

Bijlage ontwerpbestemmingsplan		Aanpassing
1.	OER	Aanvulling OER op basis van beoordeling nieuwe stedenbouwkundige variant (beoordeling is als bijlage bij het raadsvoorstel opgenomen). Aangevuld op advies commissie m.e.r. ten aanzien van: • locatiekeuze. • Wateroverlast en waterveiligheid beter onderbouwen • Informatie gezondheid onvoldoende (commissie m.e.r) • Ruimtebeslag energietransitie • Navolgbaarheid teksten.
2.	Foto leefomgeving	Niet aangepast.
3.	Inventarisatie cultuurhistorie	Niet aangepast.
4.	Bouwhistorisch onderzoek	Niet aangepast.
5.	Archeologie	Niet aangepast.
6.	Onderzoek wonen	Niet aangepast.
7.	Ladderruimte detailhandel	Niet aangepast.
8.	Onderbouwing voorzieningen	Geactualiseerd.
9.	Memo kantoren	Niet aangepast.
10.	Verkeeronderzoek	Aangevuld op gewijzigde verkeerstructuur. Uitkomsten van dit onderzoek zijn gebruikt voor actualisatie onderzoeken geluid, lucht en stikstof (bijlage bij raadsvoorstel).
11.	Parkeervisie Maasterras	Aangepast op aangepast maximaal programma en nieuw parkeerkencijfers (bijlage bij raadsvoorstel).
12.	Luchtkwaliteitsonderzoek	Aangevuld met nadere berekening, met name voor de stadstraat die door het woongebied komt te lopen. Aangevuld

		in de plantoelichting.
13.	Externe veiligheid	Niet aangepast (zie aanpassingen in de toelichting en aanvulling OER). Wel wordt het aanvullend advies van de veiligheidsregio opgenomen als bijlage bij het bestemmingsplan.
14.	Geluidonderzoek	Aangepast op nieuwe verkeerscijfers en zienswijzen (bijlage bij raadsvoorstel).
15.	Bodemonderzoek verkennend	Niet aangepast.
16.	Quick scan milieu	Niet aangepast.
17.	Memo OZHZ milieuzonering	Niet aangepast.
18.	Advies economie	Niet aangepast.
19.	Notitie compensatie bedrijven	Niet aangepast.
20.	Inventarisatie bedrijven	Niet aangepast.
21.	Maasterras schuillocatie	Niet aangepast.
22.	Energie Maasterras	Niet aangepast.
23.	Stikstof	Niet aangepast, de toelichting is aangevuld met een nadere AERIUS berekening die eerdere uitkomsten bevestigt.
24.	Vleermuizenonderzoek Tauw	Niet aangepast.
25.	Natuuronderzoek Tauw	Niet aangepast.
26.	Huismussen NWC	Niet aangepast.
27.	Nader onderzoek soorten	Niet aangepast.
28.	Biodiversiteit	Niet aangepast.
29.	Verslag inspraak OER startnotitie	Niet aangepast.
30.	Inspraakreactie Zeehavenbedrijf	Niet aangepast.
31.	Verslag informatieavond	Niet aangepast.
32.	Behoeftesonderzoek hotelmarkt	Toegevoegd
33.	Watertoets	Niet aangepast, de toelichting is wel aangevuld.
34.	Ecologisch onderzoek	Toegevoegd.
34.	Trillingen.	Memo onderzoek trillingen wordt toegevoegd als bijlage bij het bestemmingsplan.

BIJLAGE I KAARTFRAGMENTEN GEWIJZIGDE VASTSTELLING

Kaartfragment A emplacement, Dordrecht zeehavenspoorlijn en stadsbrug

Ontwerpbestemmingsplan (zonder gebiedsaanduidingen):

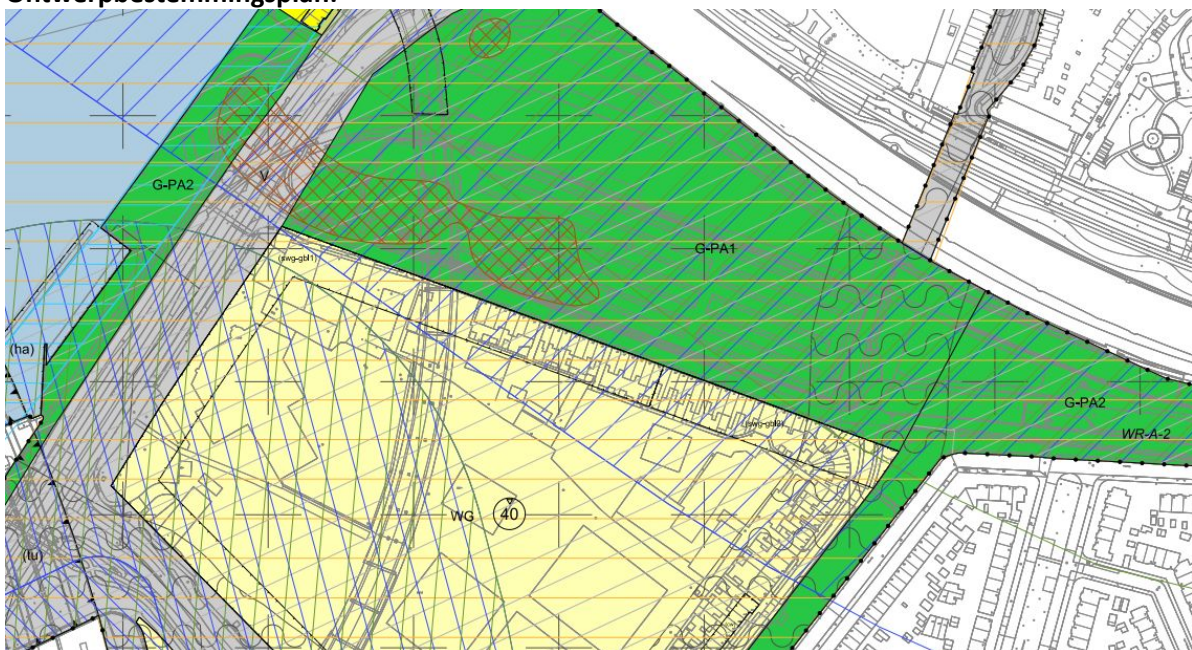


Gewijzigde vaststelling (zonder gebiedsaanduidingen):



Kaartfragment B noordelijke bestemmingsgrens Woongebied

Ontwerpbestemmingsplan:

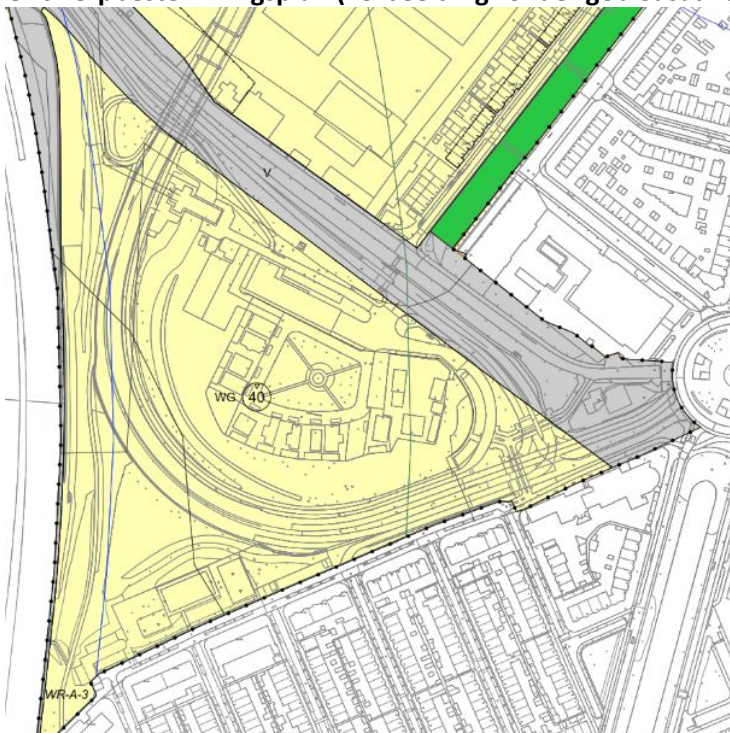


Gewijzigde vaststelling:

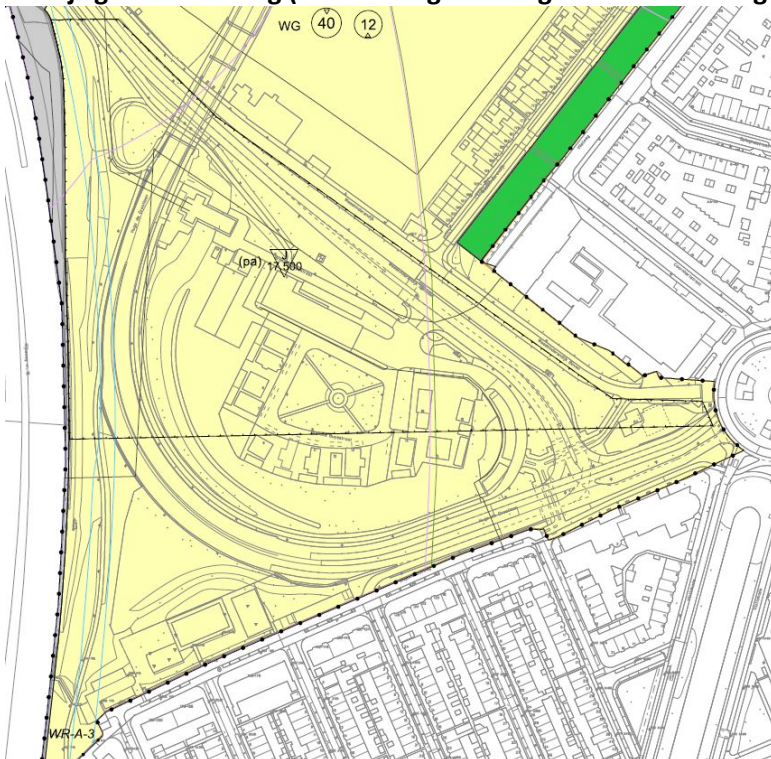


Kaartfragment C zuidelijk bestemmingsgrens Woongebied en aanduiding 'park'

Ontwerpbestemmingsplan (verbeelding zonder gebiedsaanduidingen):



Gewijzigde vaststelling (verbeelding zonder gebiedsaanduidingen):



BIJLAGE II PLANREGELS NA GEWIJZIGDE VASTSTELLING

BIJLAGE III VERBEELDING NA GEWIJZIGDE VASTSTELLING

Bijgevoegd de verbeelding zoals die er uit komt te zien aan de gemeenteraad het voorstel van het college conform de staat van wijzigingen in deel C vaststelt.

BIJLAGE IV AANVULLEND ECOLOGISCH ONDERZOEK