



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Bestemmingsplan Maasterras, gemeente Dordrecht

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

9 april 2024 / projectnummer: 3699



1 Advies over het OER in het kort

De gemeente Dordrecht wil op het Maasterras het bestaande bedrijventerrein veranderen in stedelijk woongebied met voorzieningen. Er komen 2.000 tot 4.000 woningen en 40.000 tot 80.000 m² ruimte voor bedrijvigheid. Het gebied wordt begrensd door de rivier de Oude Maas, bestaand woongebied, industrieterrein en het spoor. Verder doorkruist de snelweg A16 het Maasterras.

Om het plan mogelijk te maken zijn een masterplan en een bestemmingsplan voor fase 1 opgesteld. Voordat de gemeente Dordrecht hierover besluit worden de milieugevolgen onderzocht in een omgevingseffectrapport (hierna 'OER')¹. De gemeente heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') gevraagd te adviseren over het OER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het OER.

Wat staat in het OER?

Het OER onderzoekt en beschrijft drie alternatieven: 'behoudend', 'hoogstedelijk' en 'groen & gezond'. Het OER beoordeelt de alternatieven op een schaal van minimale kwaliteit tot optimale kwaliteit.

Het alternatief 'behoudend' voorziet in 1.300 woningen en scoort volgens het OER op relatief veel aspecten rond de minimale kwaliteit, zoals voor langzaam verkeer, parkeren, verkeersafwikkeling, mate van functiemenging, waterveiligheid en groenblauwe structuur. Het scoort goed op externe veiligheid, huidige en nieuwe bedrijvigheid en circulariteit. Het alternatief 'hoogstedelijk' voorziet in 4.000 woningen en richt zich op duurzame mobiliteit. Het alternatief scoort niet goed op verkeersafwikkeling, externe veiligheid bodem, circulariteit en beschermde natuur. Het scoort gemiddeld tot optimaal voor de aspecten wonen, voorzieningen, spelen, bewegen en ontmoeten en parkeren. Het alternatief 'groen & gezond' gaat uit van 2.300 woningen en heeft hoge scores voor de aspecten voorzieningen, cultuurhistorische waarden en de inrichting van de openbare ruimte met een overkapping over de A16. Het alternatief scoort veel slechter dan de andere alternatieven voor duurzame energie.

Omdat het gebied tussen het spoor en het industrieterrein ligt en de A16 erdoorheen loopt, scoren alle alternatieven slecht voor geluid. Daarnaast scoren alle alternatieven dichtbij de minimale kwaliteit voor verkeersafwikkeling. Daarom zijn voor deze onderwerpen voor het VKA nog nadere keuzes gemaakt en mitigerende maatregelen afgewogen, zoals het verleggen van wegen en het realiseren van geluidafschermdende bebouwing.

Het VKA, dat is vastgelegd in het Stedenbouwkundig Masterplan Maasterras², heeft betrekking op het hele Maasterras, deelgebieden M1 tot en met M8. Het VKA voorziet in 3.500 woningen (waarvan 2.200 in deelgebieden M1 tot en met M5) en 53.450 m² niet-woon-functies en scoort volgens het OER op veel indicatoren een optimale kwaliteit. Voor onder andere verkeersafwikkeling, wateroverlast en waterkwaliteit, duurzame energie,

¹ Het OER is formeel een milieueffectrapport (MER). De gemeente kiest in dit geval voor de term 'omgevingseffectrapportage', omdat ook aspecten als werkgelegenheid, gezondheid en klimaat een plek krijgen in het MER. Het gaat om een gecombineerd plan- en project-MER.

² Zie bijlage 1 bij de Regels van het bestemmingsplan Maasterras fase 1.

circulariteit en geluid scoort het VKA (richting) de minimale kwaliteit. Het VKA wordt opgenomen in het Masterplan.

De gemeente heeft ervoor gekozen om in fase 1 van het Maasterras de deelgebieden M1 tot en met M5 te ontwikkelen en daarvoor een bestemmingsplan op te stellen. Het bestemmingsplan fase 1 maakt in totaal 3.038 woningen mogelijk en scoort (veel) slechter op beschermde natuurgebieden en groenblauwe structuur dan het VKA. Het scoort wel beter op verkeersafwikkeling en geluid.

Wat is het advies van de Commissie?

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:

- **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.
- **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.
- **Risico's onzekerheden voor VKA.** Het VKA gaat uit van een aantal onzekere ontwikkelingen, zoals het opheffen van de stamlijn³, 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.
- **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.
- **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.
- **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.

³ De stamlijn is de spoorlijn voor het goederenvervoer richting de havens en loopt door de deelgebieden M1, M2 en M8.

- **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.
- **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.

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.⁴ Verder komen de scores voor alternatieven soms niet overeen met die in het samenvattende overzicht.⁵ Dit kan zorgen voor een vertekend beeld bij lezers van het OER.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.

⁴ Dit geldt bijvoorbeeld voor het groepsrisico bij externe veiligheid en geluid.

⁵ Voor luchtkwaliteit komen de scores voor de alternatieven (in paragraaf 9.3) bijvoorbeeld niet overeen met de scores in het overzicht (in paragraaf 9.8). Voor het VKA wordt in de tekst aangegeven dat de score in het midden ligt tussen minimale en optimale kwaliteit, maar staat het schuifje in het overzicht bij optimale kwaliteit.



Figuur 1: Plangebied Maasterras huidige situatie (links) en verdeling plangebied in deelgebieden (rechts) (bron: OER).

Aanleiding MER

Voor de herontwikkeling van het Maasterras in Dordrecht heeft de gemeente een Masterplan opgesteld en een bestemmingsplan voor fase 1. Deze plannen worden tegelijkertijd in procedure gebracht. Het Masterplan is kaderstellend voor activiteiten als bedoeld in categorie D11.2 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage, namelijk de aanleg van een stedelijk ontwikkelingsproject. Daarom wordt een plan-MER opgesteld. Aangezien het bestemmingsplan directe bouwtitels bevat, is het project-mer-(beoordelings)plichtig. De gemeente heeft ervoor gekozen de project-mer-beoordeling over te slaan en een gecombineerd plan- en project-MER op te stellen.

Wetgeving van toepassing op dit plan

Voor dit plan, de besluiten en het OER is de wetgeving zoals die gold vóór 1 januari 2024 van toepassing (zoals de Wet milieubeheer), en niet de huidige wetgeving (de Omgevingswet). Dit omdat het plan ter inzage is gelegd voordat de Omgevingswet op 1 januari 2024 van kracht werd.

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de gemeente Dordrecht – besluit over het Masterplan en het bestemmingsplan voor het Maasterras.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer 3699 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling. Deze adviezen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming door de gemeente Dordrecht.

In de tekst wordt ook een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

2.1 Onderbouwing locatiekeuze en programma

In haar advies over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau⁶ (NRD) adviseerde de Commissie keuze voor het Maasterras als woningbouwlocatie te onderbouwen. Dit onder andere vanwege de slechte leefkwaliteit ter plaatse (zie verder paragraaf 3.1 van het NRD-advies). Een dergelijke onderbouwing ontbreekt in het OER, terwijl dit nog nadrukkelijker noodzakelijk is vanwege de vele onzekerheden in het plan (zie paragraaf 2.3 van dit advies).

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het OER, voorafgaand aan de besluitvorming, inzicht te geven in welke (integrale) afweging is gemaakt voor de keuze van het Maasterras als woningbouwlocatie en de rol die het milieubelang daarbij heeft gespeeld.

2.2 Effecten bestemmingsplan fase 1

Het Masterplan voorziet in deelgebieden M1 tot en met M5 in 2.200 woningen, en het OER brengt daarvan in hoofdstuk 16 de effecten in beeld. Het bestemmingsplan fase 1 maakt volgens het OER echter 3.038 woningen⁷ mogelijk. Het OER onderbouwt de keuze voor dit grotere aantal niet en brengt de effecten daarvan niet navolgbaar en expliciet in beeld.⁸ De bouw van meer woningen zal in ieder geval effect hebben op de parkeervraag, verkeersstromen, geluid, externe veiligheid en ruimte voor groen, spelen, bewegen en ontmoeten en klimaatmaatregelen. Het OER past daarom niet op het bestemmingsplan fase 1.

Dat laatste lijkt de gemeente te hebben willen ondervangen door voor het realiseren van de 800 extra woningen in het bestemmingsplan fase 1 een vergunningplicht op te nemen. Voorschrift voor het verlenen van een dergelijke omgevingsvergunning is dat:

- minimaal een vergelijkbare omgevingskwaliteit wordt gehaald als vastgelegd in het OER; en
- voldaan wordt aan de ruimtelijke kwaliteit uit het Masterplan.

⁶ De Commissie heeft op basis van de NRD 'Startdocument Maasterras' geadviseerd over de benodigde inhoud van het OER. Zie voor het advies: [a3699rd \(commissiener.nl\)](https://www.commissiener.nl/a3699rd).

⁷ Uit het bestemmingsplan fase 1 blijkt dat 2.200 nieuwe woningen rechtstreeks mogelijk worden gemaakt en dat voor 800 extra woningen een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan (binnenplanse afwijking) nodig is.

⁸ Overigens brengt het OER wel de effecten van het nog niet ontwikkelen van fase 2 in beeld.

Het is echter de vraag of het bestemmingsplan daarmee uitvoerbaar is. Extra woningen zorgen immers per definitie voor extra milieueffecten. Aan het voorschrift dat 'minimaal een vergelijkbare omgevingskwaliteit' als vastgelegd in het OER moet worden gehaald kan daarom niet worden voldaan. Om de uitvoerbaarheid van het plan aan te tonen is dus inzicht nodig in de beschikbaarheid en haalbaarheid van maatregelen die invulling kunnen geven aan het betreffende voorschrift.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het OER, voorafgaand aan de besluitvorming, de keuze voor het (grotere) aantal woningen in het bestemmingsplan fase 1 te onderbouwen en:

- ofwel de milieueffecten in beeld te brengen van het totaal aantal woningen (3.038) dat het bestemmingsplan fase 1 mogelijk maakt,
- ofwel de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan fase 1 aan te tonen. Geef daartoe inzicht in de maatregelen die beschikbaar zijn om ervoor te zorgen dat de 800 extra woningen geen milieueffecten met zich brengen die niet blijken uit het OER.

2.3 Risico's uitvoerbaarheid plan

Het VKA gaat uit van een aantal onzekere ontwikkelingen die de uitvoerbaarheid van het plan in gevaar kunnen brengen. Zo lijkt het opheffen van de stamlijn nog onzeker, omdat diverse bedrijven in het havengebied daar gebruik van maken, en omdat de gemeente geen bevoegd gezag is.⁹ Dat laatste geldt ook voor het autoluw maken van de stadsbrug en het realiseren van een overkapping over de A16.

Van de beoogde ontwikkelingen waarvoor de gemeente wel bevoegd gezag is zijn er ook onzekerheden, zoals het uitplaatsen van bedrijven, het verplaatsen van de busremise, het verwerven van de woningen aan de Weeskinderendijk en het verplaatsen van de woonwagens in deelgebied M5.¹⁰

In het OER ontbreekt (globaal) inzicht in wat het betekent voor het programma en de inrichting van het plangebied als de betreffende ontwikkelingen niet doorgaan en wat in dat geval de milieueffecten zijn van het plan.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het OER, voorafgaand aan de besluitvorming, de onzekere ontwikkelingen in het VKA in beeld te brengen. Stel vervolgens vast wat dit betekent voor de uitvoerbaarheid van het plan, het programma en de inrichting van het plangebied als die ontwikkelingen niet doorgaan en breng de milieueffecten daarvan globaal in beeld.

⁹ De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is bevoegd gezag voor de stamlijn. Ook uit de zienswijzen blijkt dat niet alle stakeholders achter het voornemen staan om de stamlijn op te heffen.

¹⁰ Uit de zienswijzen blijkt dat zowel bestaande bedrijven, Qbuzz, als bewoners van de woningen en woonwagens bezwaren hebben tegen het plan.

2.4 Water, Bodem en Klimaatadaptatie

De Commissie constateert dat de verschillende aspecten van klimaatadaptatie/ klimaatbestendigheid (waterveiligheid, wateroverlast, droogte, hittestress, waterkwaliteit, bodemdaling, biodiversiteit) allemaal terugkomen in het beoordelingskader voor de alternatieven. De beoordeling van deze aspecten voor de drie alternatieven is echter redelijk vergelijkbaar doordat de alternatieven op deze aspecten nog weinig concreet zijn.

Wateroverlast

Uit het OER blijkt niet dat het principe ‘Water en bodem sturend’¹¹ een rol heeft gespeeld bij het ontwikkelen van de alternatieven. Zowel de drie alternatieven als het VKA scoren richting de minimale kwaliteit voor wateroverlast en waterkwaliteit. Deze scores illustreren dat er op dit aspect wel knelpunten kunnen ontstaan. Daardoor bestaat het gevaar dat het plan niet klimaatbestendig en waterrobuust is. Dat kan op langere termijn leiden tot onnodige wateroverlast en schade aan gebouwen en aan vitale en kwetsbare infrastructuur. Het OER maakt onvoldoende duidelijk welke mitigerende maatregelen beschikbaar zijn om dit zoveel mogelijk te voorkomen.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het OER concreet uit te werken hoe wordt omgegaan met toekomstige wateroverlast. Geef duidelijk aan welke maatregelen worden voorzien en wat dit voor consequenties heeft voor het benodigde ruimtebeslag. Houd daarbij rekening met de nieuwste KNMI-klimaatscenario's (oktober 2023).

Waterveiligheid

Daarnaast zijn de effecten van het VKA op waterveiligheid nog onvoldoende in beeld. Uit het OER blijkt niet wat de minimale eis is waaraan de primaire waterkering in de toekomst moet voldoen om het Maasterras te beschermen tegen mogelijke overstromingen.

Verder heeft recent een actualisatie plaatsgevonden van de Beleidslijn Grote rivieren, mede op basis van het principe ‘Water en bodem sturend’. Deze beleidslijn is het beleidsinstrument waarmee Rijkswaterstaat plannen in de uiterwaarden en andere buitendijkse gebieden toetst. Gezien de ligging van Dordrecht op een kruispunt van een aantal rivieren is het belangrijk deze beleidslijn te betrekken bij het plan voor het Maasterras.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het OER te beschrijven wat de minimale hoogwaterveiligheidseis is voor de primaire waterkering van het Maasterras. Geef verder aan hoe het plan zich verhoudt tot de Beleidslijn Grote rivieren en welke maatregelen beschikbaar zijn om aan het beleid te voldoen. Beschrijf wat het ruimtebeslag is van eventuele maatregelen die voortvloeien uit de hoogwaterveiligheidseis en genoemde beleidslijn.

2.5 Natuur

Op korte afstand van de stad Dordrecht is het stikstofgevoelige Natura 2000-gebied de Biesbosch aanwezig. De effecten op dit gebied zijn in beeld gebracht met

¹¹ Zie onder andere de Kamerbrief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 25 november 2022.

stikstofberekeningen. De uitgangspunten voor de stikstofberekeningen zijn summier beschreven en zijn daardoor niet altijd goed herleidbaar.

Voor de beoogde situatie is een vergelijking gemaakt met de referentiesituatie (rekenjaar 2034) voor fase 1, tien jaar na vaststelling van het bestemmingsplan. Voor het masterplan (VKA) is uitgegaan van rekenjaar 2040. Er is voor de referentiesituatie rekening gehouden met autonome ontwikkelingen en autonome verkeersgroei. Dit is niet in lijn met de referentiesituatie die moet worden beschouwd in het kader van de effectbeoordeling op Natura 2000-gebieden die geldt bij plannen. Bij plannen geldt de huidige, feitelijke en planologisch legale situatie als referentiesituatie. Door uit te gaan van autonome ontwikkelingen zijn de effecten ten opzichte van de beoogde situatie mogelijk onderschat. Ook wordt in het rekenprogramma AERIUS-calculator rekening gehouden met het schoner worden van het verkeer met de jaren waardoor de uitstoot bij latere rekenjaren lager is.

Verder is in de berekening voor de beoogde situatie enkel rekening gehouden met de emissies als gevolg van verkeer. Overige emissiebronnen als gevolg van verwarming en/of inzet van mobiele werktuigen bij bedrijven waaronder heftrucks worden buiten beschouwing gelaten. Aangegeven wordt dat het gebied energieneutraal wordt ontwikkeld en er geen gasaansluiting wordt gerealiseerd. Uit het OER blijkt dat onderzoek nodig is naar de ruimtelijke- en technische mogelijkheden voor de realisatie van duurzame energie-opwekbronnen en -systeem, energieopslag en beschikbare capaciteit op het warmte-elektriciteitsnetwerk. De energievraag en energiepotentie van het gebied is hierdoor nog onzeker. Gezien de onzekerheid is mogelijk de emissie in de beoogde situatie onderschat.

Er is geen stikstofberekening uitgevoerd voor de aanlegfase van de gebiedsontwikkeling. Ook tijdens de aanlegfase is sprake van stikstofemissies. De Commissie begrijpt dat op dit moment nog weinig bekend is over de bouwwerkzaamheden maar in het kader van het OER dienen alle effecten in beeld te worden gebracht. Ga voor de aanlegfase uit van een realistische inschatting van de in te zetten mobiele werktuigen en bouwperiode. Verder merkt de Commissie op dat de berekeningen zijn uitgevoerd met een verouderde versie van AERIUS-calculator.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan besluitvorming, in aanvulling op het OER de berekeningen te actualiseren met de nieuwste versie van AERIUS-calculator. Pas bij de actualisatie de verkeersgegevens in de referentiesituatie aan naar de huidige situatie zonder autonome ontwikkelingen/groei. Ga uit van het rekenjaar waarin het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Onderzoek daarnaast de effecten bij een tegenvallende energiebalans. Breng aanvullend de effecten van de aanlegfase in beeld aan de hand van een stikstofberekening voor de aanlegfase. Mocht uit de berekening blijken dat significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden niet zijn uitgesloten, stel dan een Passende beoordeling op.

Tenslotte merkt de Commissie op dat er uitvoerig onderzoek is gedaan naar de diversiteit aan soorten en de kwaliteit van het groen in het gebied. Er is niet alleen gekeken naar beschermde soorten, maar ook naar overige (Rode lijst) soorten. Op grond van de onderzoeken is een aantal doelsoorten bepaald en is een impressie gegeven van mogelijke inrichtingsmaatregelen en een implementatie per deelgebied/soort. Met name het bestaande groen en de woningen aan de Weeskinderendijk zijn van belang voor de (beschermde) soorten. Wanneer deze woningen afgebroken worden gaat er functioneel leefgebied van een huismussenkolonie en ten minste één verblijfplaats van vleermuizen verloren zo blijkt uit de

onderzoeken. De Commissie waardeert de zorgvuldige en gedegen aanpak van deze onderzoeken en acht het op basis daarvan voldoende aannemelijk dat negatieve effecten op doelsoorten kunnen worden gemitigeerd.

2.6 Gezondheid

Geluid

In het OER staat, dat in het bestemmingsplan fase 1 de knelpunten voor geluid minder groot zijn dan in het VKA, onder andere vanwege:

- de verschillen in de verkeersstructuur,
- een minder hoge verkeersgeneratie, en
- een kleiner ontwikkelgebied met nieuwe geluidgevoelige objecten.

Op dit aspect scoort het bestemmingsplan daarom beter dan het VKA. Dat is opmerkelijk, omdat in fase 1 de overkapping van de A16 nog niet wordt gerealiseerd en de Laan van de Verenigde Naties nog niet wordt verlegd of afgewaardeerd. De onderbouwing hiervan ontbreekt in het OER. Voor het VKA is in tabel 16.6 van het OER het aantal woningen en de geluidbelastingklasse en het aantal ernstig gehinderden aangegeven. Een dergelijk overzicht ontbreekt voor fase 1.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming, in aanvulling op het OER, beter te onderbouwen waarom het bestemmingsplan fase 1 beter scoort voor geluid dan het VKA. De overkapping van de A16 wordt ten slotte pas later gerealiseerd. Dat kan worden gedaan door in een tabel het aantal woningen in de verschillende geluidbelastingsklassen aan te geven en het aantal ernstig gehinderden te berekenen. Betrek hierbij ook de effecten van de 800 extra woningen in het bestemmingsplan fase 1 op de geluidbelasting en het aantal geluidbelaste woningen (zie paragraaf 2.2 van dit advies). Dit geeft de toekomstige situatie voor fase 1 goed weer, zodat een vergelijking mogelijk is met het VKA voor deelgebieden M3/M4/M5. Verder adviseert de Commissie in beeld te brengen hoe de geluidbelastingen zich verhouden tot de WHO-advieswaarden en (voorkeurs)grenswaarden.

Trillingen

De spoorverbinding kan leiden tot overlast door trillingen. Volgens het OER is sprake van een optimale kwaliteit voor trillingen als er geen nieuwbouw binnen 100 meter van het spoor plaatsvindt. Ook buiten de zone van 100 meter kan echter nog trillingshinder optreden. De Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen raadt bij nieuwbouw binnen 100 tot 250 meter van het spoor aan om op basis van klachten, de bodemopbouw en/of het treinbeeld te beoordelen of trillingshinder aan de orde kan zijn.¹² Indien nodig kan op basis daarvan nader onderzoek worden gedaan en regels in het bestemmingsplan worden gesteld voor beperking van trillingshinder.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming, in aanvulling op het OER, te beschrijven of nieuwbouw van gevoelige functies binnen een zone van 100 tot 250 meter tot het spoor gerealiseerd wordt. Beoordeel of trillingshinder op kan treden en breng, indien nodig mitigerende maatregelen in beeld.

¹² Zie ook de zienswijze van ProRail.

Cumulatie van effecten

De Commissie heeft in haar advies over de NRD geadviseerd in het OER in te gaan op de cumulatie van de verschillende effecten (luchtkwaliteit, geluid, trilling en externe veiligheid). Dat is met name in de gebieden met hogere belastingen dichtbij de A16, Laan der Verenigde Naties en het spoor van belang. Een beschrijving van de cumulatie van effecten ontbreekt echter in het OER.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming, in aanvulling op het OER, de cumulatie van de effecten ten aanzien van luchtkwaliteit, geluid, trillingshinder en externe veiligheid in het gebied te beschrijven.

2.7 Mobiliteit

De Commissie spreekt haar waardering uit voor de compleetheid en het detailniveau van het mobiliteitsonderzoek en de verwoording daarvan in de rapportage van de verkeersstudie.

Wel heeft de Commissie twijfels bij de rol die de parkeernorm speelt bij de beperking van het autoverkeer. Het OER geeft aan dat in het VKA uitgegaan wordt van een parkeernorm van 0,3 parkeerplek per woning (0,2 voor bewoners plus 0,1 voor bezoekers) en dat het parkeren plaatsvindt in de hubs. De toelichting bij het bestemmingsplan fase 1 geeft echter aan dat een hogere parkeernorm mogelijk is door meer parkeerplekken in de hubs te realiseren (dan genoemd in het OER). In dat geval dient in een mobiliteitsplan voor de betreffende ontwikkeling aangetoond te worden dat een hogere parkeernorm niet leidt tot een hogere verkeersgeneratie. De Commissie vindt dit niet logisch, omdat de lage parkeernorm juist als belangrijke maatregel wordt ingezet om de automobilititeit (en dus de verkeersgeneratie) te beperken en de benodigde mobiliteitstransitie te bereiken. Overigens lijkt de parkeernorm van 0,3 niet te zijn vastgelegd in de regels van het bestemmingsplan fase 1.

De Commissie adviseert daarom om in een aanvulling op het OER, voorafgaand aan de besluitvorming:

- ofwel de verkeersproductie en daarmee gepaard gaande milieueffecten in beeld te brengen in geval een hogere parkeernorm wordt toegepast,
- ofwel inzicht te geven in (het mitigerend effect van) maatregelen die ervoor zorgen dat de verkeersproductie niet groter wordt ondanks het hanteren van hogere parkeernormen.

Deze informatie geeft ook input aan het per ontwikkeling op te stellen mobiliteitsplan zoals voorgeschreven in het bestemmingsplan bij het toepassen van een hogere parkeernorm.

Verder ziet de Commissie als aandachtspunt dat sommige maatregelen nog niet zijn uitgewerkt en dat de uitwerking in hoge mate het daadwerkelijke effect ervan zal bepalen. De Commissie beveelt daarom aan om bij de verdere ontwikkeling van Maasterras fase 1 op basis van het bestemmingsplan fase 1 aandacht te besteden aan:

- De functionaliteit en timing van realisatie van de hubs, met voorzieningen voor deelmobiliteit, aansluiting op openbaar vervoer en overige voorzieningen die het gebruik van de hubs zo aantrekkelijk mogelijk maken waardoor deze maximaal bijdragen aan de bereikbaarheid en de beoogde mobiliteitstransitie volgens het STOMP-principe.
- Het optimaliseren van het openbaar vervoer (locaties haltes, routes/lijnvoering en wenselijke/haalbare frequenties).

- De uitwerking/fasering van het parkeerbeleid in het gebied, in samenhang met de benodigde aanpassing van het parkeerbeleid in de wijk Krispijn, zodat uitwijkgedrag door parkeerders beperkt wordt.
- De uitwerking van kruispunten waarvoor geconstateerd is dat de verkeersafwikkeling anders tot knelpunten leidt (met name Laan der Verenigde Naties).

Voor fase 2 ziet de Commissie de aanpassing van de Laan der Verenigde Naties als aandachtspunt, vanwege de overbelasting van deze route en mogelijke overbelasting van andere routes in geval van afwaardering. Ook de aanpassing van de aansluiting van de A16 leidt tot wijziging van de routes van het autoverkeer door het gebied. Onderzoek de gewenste/benodigde inrichting van de wegen door het gebied in relatie tot de gewijzigde routes als gevolg van de aanpassing van de aansluiting op de A16 en de verlegging/afwaardering van de Laan der Verenigde Naties. De Commissie beveelt aan de conclusies uit deze onderzoeken mee te nemen bij vervolgbesluiten, zoals het omgevingsplan voor fase 2.

2.8 Ruimtebeslag energievoorziening en circulair bouwen

In het OER staat dat de gemeente een Energiestrategie gaat uitwerken op basis van de resultaten uit het OER. Verder staat er dat nog onvoldoende informatie is over materiaalgebruik, maar dat door hier eisen aan te stellen een hogere score kan worden bereikt voor circulariteit. Het bestemmingsplan stelt deze eisen echter niet. Voor het aspect energie geldt alleen het voorschrift dat een beschrijving van het energiesysteem bij de aanvraag moet worden toegevoegd. Daarin moet dan worden aangegeven hoe het bouwplan bijdraagt aan de doelstelling energie-neutrale woonwijk.

De aspecten energie(neutraliteit) en circulariteit moeten nog worden uitgewerkt en lijken een sluitpost te zijn, terwijl één van de doelen van de gemeente is dat Dordrecht een energie-neutrale stad is. Ook het ruimtebeslag van energievoorzieningen en circulair bouwen is niet in beeld. Indien later blijkt dat extra ruimte nodig is voor deze duurzaamheidsmaatregelen kan dit consequenties hebben voor inrichting van het plangebied en voor het programma, óf voor het bereiken van de doelstelling energie-neutrale stad.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming, in aanvulling op het OER, het ruimtebeslag van energievoorzieningen en circulair bouwen globaal in beeld te brengen. Betrek daar ook de effecten van het gebruik elektrisch vervoer bij.¹³

¹³ In de praktijk blijkt namelijk dat door de energievraag voor elektrisch vervoer de totale energievraag verdubbelt ten opzichte van huishoudelijk verbruik.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. Annemie Burger (voorzitter)

Irma Dekker MSc

ir. Tilly Fast

mr. Lotte Geense (secretaris)

mr. Samir Lamkadmi

ir. Enrico Moens

ir. Henk Otte

Besluiten waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Bestemmingsplan en Masterplan.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Dit project valt onder de regelgeving van voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet (1 januari 2024). Voor deze procedure volgt daarom nog uit [onderdelen C en D van de bijlage bij het voormalige Besluit milieueffectrapportage](#) dat een MER vereist is. In dit geval is sprake van een stedelijk ontwikkelingsproject (categorie D11.2). Daarom wordt een gecombineerd plan- en project-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluiten

Gemeenteraad van Dordrecht.

Initiatiefnemer besluiten

College van burgemeester en wethouders van Dordrecht.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag tot en met 7 februari 2024 heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3699](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

