

Retouradres: Postbus 8 3300 AA DORDRECHT

Aan

mevrouw M.G. Stolk, de heer M. Safranti, mevrouw R.J. Pichel,
de heer A. Gundogdu, de heer B.C.M. Stam en de heer J.J. 't Lam
van respectievelijk fractie VSP, fractie DENK, fractie Forum voor Democratie,
fractie Op Ons Eiland, fractie SP en Fractie Stam

p/a raadsgriffie@dordrecht.nl

Gemeente Dordrecht

Spuiboulevard 300
3311 GR DORDRECHT

T 14078

www.dordrecht.nl

Contactpersoon

M.A. de Lange

T +31614977011

E ma.de.lange@dordrecht.nl

Datum 15 april 2025
Ons kenmerk 2025-0039002
Betreft Beantwoorden artikel 40-vragen naar aanleiding van presentaties d.d. 11-2, 18-2 en 4-3"

DOSSIER

Afschrift:

- raadsgriffier t.b.v.
raads(commissie)leden

Geachte fractieleden,

Bij brief van 25 maart 2025, bij ons ingekomen op 31 maart 2025, heeft u op grond van artikel 40 van het Reglement van Orde van de gemeenteraad vragen gesteld naar aanleiding van presentaties d.d. 11-2, 18-2 en 4-3.
Wij beantwoorden uw vragen als volgt.

Vraag 1. Waarom zijn aspecten als (financiële en technische) haalbaarheid, maatschappelijk draagvlak, impact op huidige bewoners (Weeskinderendijk Oost en Woonwagenkamp), passendheid binnen bestaande stedenbouwkundige context en impact op omwonenden niet opgenomen in het 'schuifjesmodel'?

Antwoord Dit model is gebaseerd op de Omgevingseffectrapportage (de OER). De OER is hetzelfde als een MER (milieueffectrapportage) maar dan uitgebreid tot alle effecten op de fysieke leefomgeving. Het verplicht de gemeente, vanuit Europese wetgeving, om te onderzoeken of er alternatieven of varianten mogelijk zijn voor het Maasterras met minder nadelige effecten op de leefomgeving. De reikwijdte is wettelijk beperkt tot de fysieke leefomgeving en ziet niet op financiële of persoonlijke aspecten. Vandaar dat de financiële en maatschappelijke effecten niet zijn meegenomen in het beoordelingskader van de OER. Dat beoordelingskader heeft overigens voordat de OER werd opgesteld eerst een participatieproces doorlopen waarbij iedereen in de gelegenheid is gesteld het beoordelingskader aan te vullen. Het opgestelde beoordelingskader is steeds vanaf de start bij iedere variant en alternatief op dezelfde manier toegepast en maakt op die manier een betrouwbare vergelijking mogelijk.

Datum 15 april 2025
Ons kenmerk 2025-0039002

Vraag 2a. Beseft het college dat de (kosten en operationele uitdagingen rond) infrastructurele opgaven in dit gebied niet nieuw zijn, en een belangrijke rol speelden bij het stranden van eerdere pogingen dit gebied te ontwikkelen? Waarom is niet geleerd van lessen uit het verleden?

Antwoord De infrastructurele opgave heeft altijd de volle aandacht gehad. Ons college heeft het voorkeursalternatief uit het ontwerp bestemmingsplan in nauwe samenwerking met publieke partijen en op basis van het daaruit voortkomende advies van de heer Kurvers uitgewerkt tot het stedenbouwkundig plan dat op 25 maart jl. aan de raadscommissie is gepresenteerd. In het nieuwe stedenbouwkundige plan is geen sprake meer van een autoluwe brug maar van een snelheidsverlaging naar 30km/h, een emplacement, behoud van stamlijn en een verkorte aanlanding.

In de raadsinformatiebrief van 4 februari 2025 hebben wij de gemeenteraad hierover als volgt geïnformeerd. "In november 2023 heeft het college de hulpvraag gesteld aan de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) vanuit de zorg over het vervolg en de afhankelijkheid van het rijk als het gaat om besluitvorming ten aanzien van de rijksinfrastructuur in het gebied".

Vraag 2b. Heeft het college, bij het bepalen van een voorkeursvariant, ook rekening gehouden met het draagvlak onder de stakeholders bij deze infrastructuur?

- i. Zo ja, kunt u duiden hoe u het realiteitsgehalte van de aannames onder de variant Hoogstedelijk heeft ingeschat?*
- ii. Zo nee, waarom niet?*

Antwoord Zie antwoord 2a.

Vraag 2c. Waarom is het ontwerpbestemmingsplan Maasterras fase 1 in procedure gebracht zonder overleg met (en instemming van) semioverheden en andere belanghebbenden bij het voorkeursscenario?

Antwoord Bij het opstellen van de OER heeft overleg plaats gevonden met alle relevante betrokken publieke partijen en andere belanghebbenden. De startnotitie van de OER heeft in dat kader een inspraakprocedure doorlopen, daarnaast heeft vooroverleg met publieke partijen plaatsgevonden. Vervolgens is het traject van de OER afgerond en is dat uitgewerkt tot een voorkeursalternatief dat gepresenteerd is tijdens een informatieavond. Deze laatste stap is vooraf niet gedeeld met betrokken partijen.

Vraag 3a. De gepresenteerde geluidscontourenkaart (uitsnede links) lijkt op de geluidsbelasting in het OER-scenario Behoudend (rechterplaatje). Gaat u nu uit van de contouren uit het Behoudend scenario?

Antwoord De negatieve geluidseffecten van het scenario behoudend zijn in de nieuwe stedenbouwkundige uitwerking deels weggenomen door de stadsbrug te laten transformeren tot een 30 km/u stadsstraat in plaats

van een doorgaand verkeersviaduct. Door ophoging van het maaiveld wordt een veel betere stedenbouwkundige inpassing bereikt. De contouren zijn dus inderdaad in het vrije veld vergelijkbaar aan het scenario behoudend maar kunnen in de nieuwe stedenbouwkundige variant veel beter opgevangen worden. Doordat nu dicht tegen de weg wordt gebouwd wordt maximale afscherming van het geluid bereikt en is een veel minder groot gebied geluidsbelast.

Vraag 3b. *Op sheet 23 stelt de heer Kurvers: 'Door Antea worden de effecten van de verschillende varianten op de OER nog in beeld gebracht'. Is dit nieuwe onderzoek er al?*

i. Zo nee, waarom niet? En welke contouren gelden nu?

ii. Zo ja, waarom is deze nieuwe informatie niet met ons gedeeld?

Antwoord Voor het stedenbouwkundig plan zoals gepresenteerd op 25 maart jl. wordt momenteel een OER uitgevoerd. De resultaten zullen op 6 mei a.s. aan de gemeenteraad gepresenteerd worden.

Vraag 3c. *Wat zijn de gevolgen van de (nieuwe) berekende geluidcontouren voor de rest van het Maasterras (Woonwagenkamp, fase II), en waarom heeft het College de raad hierover niet actief geïnformeerd?*

Antwoord Dit onderzoek naar de effecten vindt momenteel nog plaats. De resultaten van dit onderzoek worden op 6 mei a.s. aan de gemeenteraad gepresenteerd. Fase II zal worden betrokken in een nog op te starten uitwerking na besluitvorming over fase I door de gemeenteraad. De locatie van het woonwagenkamp ligt binnen fase I.

Vraag 4a. *Waarom besloot het college destijds om de kaders, zoals die door de raad zijn meegegeven (d.w.z. de Basisvariant met 1.000 woningen in de Parkbuurt) zo ruim te interpreteren?*

Antwoord Deze interpretatie komt voort uit de ambitie die is neergelegd in ontwikkelvisie Spoorzone die eind 2021 door de gemeenteraad is vastgesteld. In die ontwikkelvisie wordt voor Maasterras uitgegaan van een ontwikkeling in een hoge dichtheid met meer dan 2.500 woningen en 25.000 m² aan voorzieningen. In de omgevingsvisie 1.0 is deze ambitie nogmaals onderstreept door Maasterras aan te wijzen als belangrijke ontwikkellocatie om binnenstedelijk in Dordrecht bij te dragen aan de bouw van 10.000 nieuwe woningen. Het Maasterras moet volgens de omgevingsvisie een gebied worden met een capaciteit van 2.000 tot 4.000 woningen in gestapelde bouw en een hoge stedelijke dichtheid. Die bouwopgave dwingt ertoe om binnen de deelgebieden Maasterras, waaronder de Parkbuurt, ruimte te zoeken voor zoveel mogelijk woningen.

Vraag 4b. *Op welk getal '2200' doelt het college in de presentatie (zie sheet 28)*

i. de 2.200 woningen die in de Basisvariant op het gehele Maasterras (fase 1 + 2) waren geprojecteerd,

ii. of de 2.200 woningen die in het Voorkeursalternatief in fase 1 zijn geprogrammeerd (als onderdeel van de totaal 3.500 woningen)?

Antwoord Ons college heeft in sheet 28 nadere uitwerking gegeven aan het voorkeursalternatief van 2.200 woningen in fase 1.

Datum 15 april 2025
Ons kenmerk 2025-0039002

Vraag 4c. Erkent het college dat de infrastructurele uitgangspunten post-Kurvers het meest lijken op de uitgangspunten voor het Alternatief Behoudend, waarin enkel in M3/M4 (Parkbuurt) kan worden gebouwd?

Antwoord Nee. In het alternatief Behoudend zijn grootschalige ingrepen zoals een nieuwe aanlanding vermeden. In deze variant is het gebied M5 (Brands Buys/woonlagenlocatie) daardoor niet als ontwikkelplek voor woningbouw opgenomen. In het alternatief Behoudend zijn de stamlijn en het spooremlacement niet opgenomen maar vervangen door een Maaspark en zijn de woningen aan de Weeskinderendijk-oost en woonwagens in het gebied behouden. In het nu voorliggende plan is rekening gehouden met behoud van de spoorse infrastructuur en een nieuwe verkorte aanlanding. Door de nieuwe aanlanding op een verhoogd en aflopend maaiveld te leggen met parkeren eronder is ondanks de kleinere overgebleven ruimte toch eenzelfde programma mogelijk. Zie ook het antwoord bij het vorige punt onder A.

Vraag 4d. Impliceert uw voornemen om 1900 woningen te bouwen (zie sheet 28) dat (een deel van) de woningen die vanwege geluid niet kunnen worden gebouwd op de rest van het Maasterras, nu worden toegevoegd aan het programma voor de Parkbuurt (M3/M4)?

- i. Zo ja, kunt u ons meenemen in uw overwegingen hierbij?*
- ii. Zo nee, kunt u uitleggen hoe deze aantallen worden gerealiseerd zonder de Parkbuurt verder te verdichten?*

Antwoord In de ontwikkelvisie werd uitgegaan van 2.500 woningen en 25.000 m² overig programma in fase 1 en 2. In het plan Kurvers is gefocust op de Parkbuurt M3 en M4) omdat daar de grootschalige infrastructuur moest worden ingepast (spooremlacement, stamlijn en aanlanding).

Witteveen en Bos heeft in haar opdracht niet de Tuinbuurt betrokken (M5). De 1.900 woningen die de heer Kurvers in zijn advies noemt is gebaseerd op een schetsmatige stedenbouwkundige opzet en vingeroefening door Witteveen en Bos, ten behoeve van werkateliers met rijkspartijen, met een ongewijzigde Tuinbuurt met 541 woningen en 1.359 in de Parkbuurt.

Ons college heeft op basis van het daaruit voortkomende advies van de heer Kurvers het stedenbouwkundig plan opgesteld dat op 25 maart jl. aan de raadscommissie is gepresenteerd. Het nu voorziene aantal woningen dat kan worden gerealiseerd is 2.088.

Vraag 4e. Kunt u toelichten welke situatie van toepassing is?

- i. Ofwel: De OER analyse van Antea, dat het niet-aanpakken van de infra, gezien de geluidscontouren, tot veel minder woningen (scenario Behoudend) zou leiden, was onjuist*
- ii. Ofwel: het OER-rapport uit 2021 klopte wel, maar het college laat zich nu leiden door wensdenken/ambities.*

Antwoord Het huidige stedenbouwkundige plan zal door Antea worden beoordeeld en de resultaten zullen met de gemeenteraad worden gedeeld in de sessie op 6 mei a.s.

Datum 15 april 2025
Ons kenmerk 2025-0039002

Beide situaties zijn niet van toepassing. De analyse van Antea was juist, uitgaande van een viaduct op hoogte waardoor nieuwe woningbouw afstand moet houden en dus minder woningen gebouwd kunnen worden. Situatie 2 doet zich niet voor doordat het maaiveld hoger komt te liggen en daardoor een stadsstraat met aangrenzende bebouwing mogelijk is. Zie ook de beantwoording onder vraag 3a.

Vraag 5a. *Heeft het college marktinformatie over de vraag naar (zeer) hoog stedelijke woonmilieus? Zo ja, kunt u deze informatie delen?*

Antwoord In de marktconsultatie is de ambitie en het Masterplan gedeeld. Vergelijkbare plannen werden daarbij als referentie aangedragen. Het stedenbouwkundig plan dat nu voorligt kent een FSI van 2.5 of 1.55 indien de groene omgeving wordt meegerekend. Dit is een gangbare dichtheid in een binnenstedelijke omgeving in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer knooppunt als het station Dordrecht.

Vraag 5b. *Heeft het college een beleid of een visie op (maximale) bebouwingsdichtheid? Zo ja, kunt u deze met ons delen?*

Antwoord Nee, er is nergens vastgelegd dat er een maximale bouwdichtheid is. In de vastgestelde omgevingsvisie wordt wel gesproken dat er in de Spoorzone ruimte is voor hoge dichtheden aan zuidzijde van het spoor en dat het Maasterras op middellange termijn een capaciteit van 2.000-4.000 woningen in gestapelde bouw en hoog-stedelijke dichtheid heeft.

Vraag 5c. *Welke dichtheden (FSI op netto buurniveau) gelden voor de andere ontwikkellocaties – zowel in de Spoorzone als elders in Dordrecht*

Antwoord Deze informatie is niet bekend.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Het college van Burgemeester en Wethouders

C.H.W.M. Post
secretaris

M.D. Burggraaf
loco-burgemeester