



Forum voor
Democratie



FRACTIE STAM



Dordrecht, 25 maart 2025

Artikel 40-vragen RvO naar aanleiding van presentaties d.d. 11-2, 18-2 en 4-3

Geacht college,

De gemeenteraad heeft in 2021 de Gebiedsvisie Spoorzone vastgesteld. Daarbij is de aanbeveling meegegeven om de infrastructurele aspecten rond het Stationsgebied en het Maasterras nader te onderzoekenⁱ.

In technische zin is dit onderzoek in het kader van de OERⁱⁱ gedaan door Antea (bijlage II) ten behoeve van het uitwerken van stedenbouwkundige varianten. Vervolgens heeft het college een voorkeursvariant bepaald op basis van stedenbouwkundige en beleidsinhoudelijke ambities (zie hoofdstuk 15 OER).

1. Wegingscriteria OER

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'?

2. Draagvlak mbt randvoorwaarden

Voor de realisatie van dit voorkeursalternatief zijn infrastructurele maatregelen vereist (o.a. Zwijndrechtse brug autoluw, sloop en afsluiting Brugweg, overkapping A16, opheffen stamlijn en aanpassen spooremlacement).

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

3. Impact vervallen infrastructurele randvoorwaarden voor voorkeursscenario

Tijdens zijn presentatieⁱⁱⁱ op 11-2 stelt dhr. Kurvers (sheet 5): *De zienswijzen gericht op het volledig handhaven van de infrastructuur honoreren zouden leiden tot een plan met weinig woningen en matige woonkwaliteit.*

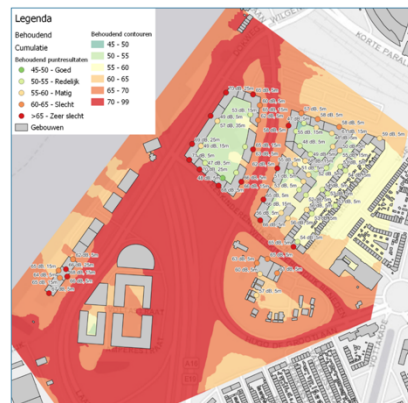
In de presentatie van het college op 18-2^{iv} werden de (akoestische) gevolgen van het niet aanpakken van de infra getoond.



Stadsas Dordt DORDRECHT

Omgings-effectrapport
Maasterras Dordrecht
projectnummer 0473236.100
23 november 2023
Gemeente Dordrecht

anteagroup



Figuur 9.24 Cumulatieve geluidbelasting alternatief Behoudend

- 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?
- Op sheet 23 stelt dhr Kurvers: 'Door Antea worden de effecten van de verschillende varianten op de OER nog in beeld gebracht'. Is dit nieuwe onderzoek er al?
 - Zo nee, waarom niet? En welke contouren gelden nu?
 - Zo ja, waarom is deze nieuwe informatie niet met ons gedeeld?
- 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?

4. Woningbouwambities

In de OER zijn verschillende varianten uitgewerkt.

Tabel 15.1 Programma voorkeursalternatief t.o.v. onderzochte alternatieven Maasterras

	Basisvariant	Alternatief Behoudend	Alternatief Hoogstedelijk	Alternatief Groen en gezond	Voorkeursalternatief
Aantal woningen	2.200	1.308 (+24 bestaand)	3.970	2.315	3.500
Niet-wonen (aantal m ² bvo)	25.000	29.700	52.300	49.800	53.450

De **Basisvariant** is gebaseerd op het programma uit door de raad vastgestelde Visie Spoorzone als uitgangspunt en bevat **2200** woningen voor het *hele* Maasterras (waarvan 1000 in M3/M4 - Parkbuurt^v).

Bij het **Behoudend** scenario worden geen grootschalige infra ingrepen gedaan. Woningbouw blijft beperkt tot 1308 woningen die worden ingepast binnen bestaande structuren. Dat kan enkel op M3/M4 – Parkbuurt (zie OER p. 46 e.v.). De overige deelgebieden (Woonwagenkamp en fase 2) zijn niet geschikt voor woningbouw.

De uiteindelijk door het college gekozen **Voorkeursvariant** is een mix tussen ‘Hoogstedelijk’ en ‘Groen en Gezond’ en betekent een verdubbeling van niet-wonen functies en 3500 woningen, waarvan **2200** in fase 1 (M3/M4 en M5, het huidige Woonwagenkamp) en 1300 in fase 2^{vi}. Dat is een forse toename ten opzichte van de ambities uit de Visie Spoorzone (wonen 160 %, overige functies 214%).

- a. Waarom besloot het college destijds om de kaders, zoals die door de raad zijn meegegeven (dwz de Basisvariant met 1000 woningen in de Parkbuurt) zo ruim te interpreteren?
- b. Op welk getal ‘2200’ doelt het college in de presentatie (zie sheet 28^{vii})
 - i. de 2200 woningen die in de Basisvariant op het gehele Maasterras (fase 1 + 2) waren geprojecteerd,
 - ii. of de 2200 woningen die in het Voorkeursalternatief in fase 1 zijn geprogrammeerd (als onderdeel van de totaal 3500)?
- c. 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?

Samengevat zijn de woningbouwplannen voor deelgebied M3/M4 (Parkbuurt):

• Basisvariant (Visie Spoorzone / kader raad)	1000
• Behoudend scenario (OER)	1308
• Voorkeursvariant College (OER)	1659
• Plan Kurvers / presentatie college 18-2	1900

- d. 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?
- e. 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.

5. Bebouwingsdichtheid

Platform Weeskinderendijk wees op de discussie binnen de overheid en onder ontwikkelaars (rapport AM^{viii}) over de wenselijkheid van hoge bebouwingsdichtheden.

- a. Heeft het college marktinformatie over de vraag naar (zeer) hoog stedelijke woonmilieus? Zo ja, kunt u deze informatie delen?
- b. Heeft het college een beleid of een visie op (maximale) bebouwingsdichtheid? Zo ja, kunt u deze met ons delen?
- c. Welke dichtheden (FSI op netto buurniveau) gelden voor de andere ontwikkellocaties – zowel in de Spoorzone als elders in Dordrecht?

Wij zien uw antwoorden graag tegemoet,

Margret Stolk	Mehmet Safranti	Ruby Pichel	Op Ons Eiland
VSP Dordrecht	DENK	FVD	Aydin Gundogdu
Marco Stam	Jack ‘t Lam		
Fractie Stam	SP		

VOETNOTEN

ⁱ <https://raad.dordrecht.nl/Documenten/Deel-2-Bijlage-3-4-Dordt-Spoorzone-1.pdf> Citaat p. 25:
Onderzocht moet worden welke ondergrondse infra (kabels en leidingen) in het gebied verlegd moeten worden en wat daarvoor de kosten gaan bedragen – deze zijn nu niet meegenomen in de ramingen

De raakvlakken van de parkeergarage, het Spoortalud en het Spoorpark dienen nader onderzocht te worden in verband met veiligheid en geluid ten opzichte van het te bouwen vastgoed

ⁱⁱ <https://raad.dordrecht.nl/Documenten/2a-Toelichting-Bijlage-1-Omgevingseffectrapport-OER.pdf>

ⁱⁱⁱ <https://raad.dordrecht.nl/Documenten/Presentatie-eindadvies-Bas-Kurvers-over-Maasterras-commissie-11-02-2025.pdf>

^{iv} <https://raad.dordrecht.nl/Documenten/Presentatie-college-Spoorse-zaken-en-varianten-aanlanding-brugweg-commissie-18-02-2025-1.pdf>

^v Zie OER p. 36 en 37: De basisvariant gaat uit van een snelheidsverlaging op de Zwijndrechtsebrug van 50 km/uur naar 30 km/uur. De overkluizing van A16 is in de stedenbouwkundige opzet wel ingetekend, maar dit is niet meegenomen in de beoordeling. Dit geldt ook voor de aanpassing van afrit 21 van de A16. Het programma in de basisvariant is als volgt onderverdeeld:

Tabel 5.1 Programma per deelgebied

Woningen	Aantal woningen	%	Verdeeld over de deelgebieden								
			M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9
Woningen	2.200	100%	-	-	400	600	350	-	500	350	-
Kantoren en voorzieningen	Aantal m ² bvo	%	Verdeeld over de deelgebieden								
			M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9
Kantoren	5.000 m ² bvo	20%	-	-	1.670	1.670	-	-	-	1.670	-
Maatschappelijke voorzieningen	10.000 m ² bvo	40%	-	-	2.000	2.000	2.000	-	2.000	2.000	-
Horeca	7.000 m ² bvo hotel 500 m ² bvo horeca	28% 2%	-	7.000	170	170	-	-	-	170	-
Detailhandel	2.500 m ² bvo	10%	-	-	1.250	1.250	-	-	-	-	-
Totaal	25.000 m² bvo	100%		7.000	5.090	5.090	2.000	-	2.000	3.840	-
Overige functies	Omvang		Verdeeld over de deelgebieden								
			M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9
Parkeergarage*	1.000 parkeerplaatsen		1.000								
Evenementen	8.000 m ²		8.000								

* voor bezoekers van het centrum en deels voor bewoners en bezoekers van het Maasterras.

^{vi} OER p. 201 beschrijft programma voor de Voorkeursvariant (tabel 15.2 en 15.3):

Tabel 15.2 Programma voor woningen in Maasterras

Deelgebied	M1	M3/M4	M5	M7/M8	Totaal
Woningen	-	1.659	541	1.300	3.500

Tabel 15.3 Programma voor niet-woonfuncties Maasterras

BVO per categorie	M1	M3/M4	M5	M7/M8	Totaal
Bedrijvigheid	-	500 m ²	1.150 m ²	14.150 m ²	15.800 m ²
Dienstverlening	-	1.400 m ²	1.600 m ²	1.000 m ²	4.000 m ²
Cultuur	-	400 m ²			400 m ²
Kantoren	-	-	8.100 m ²	-	8.100 m ²
Detailhandel	350 m ²	1.000 m ²			1.350 m ²
Horeca	-	600 m ²		9.400 m ²	10.000 m ²
Zorg	-	-	3.100 m ²	-	3.100 m ²
Onderwijs	-	-	3.300 m ²	4.950 m ²	8.250 m ²
Kinderdagverblijf	-	-	1.400 m ²	650 m ²	2.050 m ²
Totaal:	350 m²	4.000 m²	19.000 m²	30.100 m²	53.450 m²

Samenvatting scenario's

	Voorkeursvariant	1A en B: Verkorte aanlanding	2: Hairpin
Stamlijn	Nee	Ja	Ja, verschoven
Emplacement	Nee	Ja	Deels behoud-uitfaseren
Aanlanding	Vierkante busbaan	Verkort	Hairpin
Ca. aantal woningen	2200	1900	2190
Ca. m2 niet-wonen	23.333	17.000	19.000
Geluid	gebundeld	meer	gelijk
HUB/Maaspark	Ja, gecombineerd	Ja ten kostte van deel park	Ja ten kostte van deel park