



Dordrecht, 31 maart 2025

**Betreft: Technische vragen naar aanleiding van de beeldvormende commissie op 25 maart 2025 met betrekking tot Stedenbouwkundige Uitwerking Maasterras fase 1 – variant verkorte aanlanding brugweg**

Geacht college,

Naar aanleiding van de in de aanhef genoemde presentatie in de beeldvormende commissie heeft het CDA Dordrecht de volgende vragen:

- <sup>1.</sup> In de presentatie werd gesproken over een groot aantal parkeerplaatsen in het gebouw dat als centrum hub gaat dienen en het bewonersparkeren onder het maaiveld.
  - a. *Hoe wordt rekening gehouden met verkeerstechnische aspecten zoals doorstroming en andere gevolgen van 2.088 te bouwen woningen?*

**Antwoord:** Met behulp van een verkeersmodel wordt nagegaan wat de te verwachte verkeerseffecten zijn van het toevoegen van woningen en overig programma binnen het Maasterras. Hierbij wordt zowel naar het nieuw te ontwikkelen gebied als naar de bestaande stad gekeken, en wordt gekeken naar verschillende modaliteiten. Voor het Maasterras treffen we maatregelen, zoals het aanpassen van infrastructuur. Denk aan aanpassingen van kruispunten op de Laan der VN.

- b. *Met welk percentage aan auto's per huishouden is gerekend in de plannen?*

**Antwoord:** De “beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten” zijn toegepast op de gebiedsontwikkeling Maasterras fase 1. In deze beleidsregels is opgenomen dat het college voor grote gebiedsontwikkelingen een andere invulling kan geven aan de parkeerbehoefte door een parkeervisie op te stellen. In de parkeervisie voor het Maasterras, fase 1 is de berekening van de parkeerbehoefte voor Maasterras terug te vinden. Bij toepassing van (1) de categorie zeer sterk stedelijk gebied zoals de CROW aangeeft, (2) de gebiedsindeling centrum (en schil voor M5), (3) reductiefactoren voor fiets en OV en (4) dubbelgebruik komt de gemiddelde parkeernorm voor een woningbouwprogramma met 2088 woningen uit op 0,43 pp en ca. 890 parkeerplaatsen. Om de aspecten verkeersafwikkeling en daarmee milieueffecten (zoals geluid en luchtkwaliteit) extra goed te borgen, werken we in deze gebiedsontwikkeling met een maximaal aantal aan te leggen parkeerplaatsen van 900 ten behoeve van het gehele woonprogramma binnen Maasterras fase 1. Daarnaast wordt er

voorzien in een parkeergarage ten behoeve van de binnenstad ter plaatse van het huidige parkeerterrein Weeskinderendijk. De realisatie van deze parkeer-hub zal een eigenstandig besluitvormingsproces doorlopen.

- <sup>2</sup> In de initiële plannen was plaats voor 1.300 woningen. Inmiddels gaat het om 2.088 woningen, terwijl er minder ruimte is omdat o.a. de Stamlijn blijft.

a. *Wat zijn de gevolgen voor de leefkwaliteit in de wijk?*

**Antwoord:** het aantal van 1.300 woningen betreft de behoudende variant, die als onderzoeksmodel in de OER is gebruikt. Dit model had als uitgangspunt: wat kan er op deze plek als je al het bestaande (waaronder ook de aanlanding van de brug in de huidige vorm) behoud. Het uitgangspunt voor Maasterras is de uit te werken Ontwikkelvisie (meer dan 2500 woningen en 25.000m<sup>2</sup> aan overig programma). We zijn gestart met een basisvariant met 2.200 woningen, zoals dit onderdeel was van de (voormalige) voorkeursvariant. De conclusie in de OER bij het ontwerp-bestemmingsplan was dat het alternatief Behoudend (Quote hoofdstuk 14:) 'Alternatief behoudend op relatief veel aspecten een minimale kwaliteit scoort en bij een aantal aspecten zelfs onder de minimale kwaliteit. Met name voor de doelen aantrekkelijke stad, bereikbare stad en gezonde stad (red. O.a. geluid en luchtkwaliteit), alsook deels voor de doelen ten aanzien van klimaatbestendigheid. Dit alternatief met circa 1.350 woningen voldoet niet aan het uitgangspunt om een stedelijk gebied met een hoge dichtheid aan woningen te ontwikkelen.'

b. *Zijn er concessies gedaan aan de kwaliteit van de wijk ten behoeve van de financiële aspecten?*

**Antwoord:** de nieuwe stedenbouwkundige variant gebaseerd op de uitkomsten van het traject met de heer Kurvers, zoals gepresenteerd aan uw raad op 25 maart j.l., maakt zo'n 2088 nieuwbouwwoningen mogelijk. Ten opzichte van de voormalige voorkeursvariant met zo'n 2200 nieuwe woningen zullen er kwalitatieve verschillen zijn. Dit wordt op 6 mei voor wat betreft de milieukundige "OER aspecten" nader gepresenteerd. De financiële aspecten behorende bij de nieuwe stedenbouwkundige variant worden op 13 mei in een besloten raadscommissie nader aan uw raad toegelicht. Het plan is integraal uitgewerkt en alle aspecten en beleidskaders worden afgewogen in het uiteindelijke raadsvoorstel, zo ook de financiën.

*Zo ja, welke concessies en waarom is hiervoor gekozen?*

**Antwoord:** zie het vorige antwoord

- <sup>3</sup> In de presentatie werden vragen gesteld naar het Tuinpark en hieruit kwam naar voren dat dit voor de helft over de locatie van de woonwagens komt. *Welk proces wordt doorlopen ten aanzien van de bewoners van de woonwagenlocatie om te voorkomen dat zij verrast worden door de ontwikkelingen op het Maasterras?*

**Antwoord:** Met betrokkenen zal een participatieproces worden doorlopen en er is contact tussen bewoners hier en de omgevingsmanager. Op 24 maart is er een bijeenkomst georganiseerd met de woonwagengewoners om wensen en criteria voor een mogelijk nieuwe locatie te inventariseren, mocht uw raad het bestemmingsplan Maasterras fase 1 vaststellen. De bewoners van het woonwagenkamp zijn ook uitgenodigd voor en vertegenwoordigd geweest bij de recente raadsessies en de informatieavond op 3 april.

4. *In de oude planning stonden commissies gepland rond de thema's mobiliteit, wonen en meervoudige samenwerking. Wanneer vinden die plaats in de nieuwe planning?*

**Antwoord:** De thematische sessies zijn vervangen door de presentatie van de nieuwe stedenbouwkundige variant op hoofdlijnen op 25 maart. Op 6 mei volgt de raadsessies met presentatie van de (aanvullende) OmgevingsEffect Rapportage (de 'schuifjessessie') en overige gerelateerde thema's aan de (nieuwe) planvariant(en). Op 13 mei wordt in een besloten raadscommissie de businesscase van de nieuwe stedenbouwkundige opzet gepresenteerd. Tevens krijgt uw raad op 13 mei in een openbaar deel de gelegenheid om met een vertegenwoordiging van platform Weeskinderendijk-Oost en college (vertegenwoordiging) in gesprek te gaan naar aanleiding van presentatie van 6 mei. Op 3, 10 en 24 juni volgen de besprekingen van het raadsvoorstel naar besluitvorming op 2 juli 2025.

5. Zoals gebruikelijk was in de technische commissie een afvaardiging van de bewoners van Weeskinderendijk Oost aanwezig.
- a. *Kunt u zich voorstellen dat zij zich afvragen waarom hun ingediende variant niet werd genoemd en wat dat betekent?*

**Antwoord:** Dat de presentatie van 25 maart de bewoners heeft verrast spijt ons. Om dat te voorkomen heeft onze omgevingsmanager op 12 maart het actiecomité Weeskinderendijk en de procesbegeleider Dietz de planning van de commissie behandelingen toegezonden en daarbij ook een toelichting gegeven.

- b. Het CDA hamert al maanden op goede communicatie met deze bewonergroep. *Waarom is er niet voor gekozen om, bijvoorbeeld, een eerste slide toe te voegen met het proces dat doorlopen was en een opmerking dat deze presentatie ziet op de voorkeursvariant en nog niet met alternatieve plannen?*

**Antwoord:** in de inleiding is door de voorzitter de volgorde van de raadsessies benoemd en het doel van de betreffende sessie. De volgorde van de raadsessies is eveneens met de bewoners gedeeld. Dit had ook nog explicieter in de slides opgenomen kunnen worden.



**DORDRECHT**

6. In de presentatie op 25 maart jl. is een woningmix genoemd. *Is, ten aanzien van het woonprogramma, onderzocht of dit beantwoordt aan de vraag vanuit de markt naar deze woningen, of is alleen gerekend met een ideaal-scenario ten aanzien van de financiële aspecten?*

**Antwoord:** Het plan is integraal uitgewerkt en alle aspecten en beleidskaders worden afgewogen in het uiteindelijke raadsvoorstel, zo ook de financiën. De beoogde mix in het woonprogramma tracht zoveel mogelijk bij te dragen aan de doelen van de stad en dus de uitgangspunten zoals geformuleerd in de omgevingsvisie en de woonvisie. Daarin speelt het verbeteren van de sociaaleconomische balans van de gemeente Dordrecht ook een belangrijke rol. In de woon programmering zijn alle woningsegmenten meegenomen; naast de sociale huur en betaalbare koop worden in dit programma ook de (wat) duurdere koopwoningen bediend.

7. Nu het aantal woningen exponentieel gaat groeien, is de CDA fractie benieuwd naar de extra maatregelen tegen de risico's die het gevaarlijke stoffentransport, met name over het spoor, met zich meebrengt ten aanzien van de woningen die op het Maasterras worden gebouwd.
- a. *Op welke wijze worden hiertegen maatregelen genomen?*

**Antwoord:** in het ontwerp wordt in het stedenbouwkundig plan voor het Maasterras nadrukkelijk rekening gehouden met het vervoer van gevaarlijke stoffen over het hoofdspoor en de stamlijn. Door de bebouwing op voldoende afstand te houden zal het groepsrisico nauwelijks toenemen en niet uitkomen boven de grens die de raad in de omgevingsvisie heeft gesteld. Daarnaast is in het bestemmingsplan geborgd dat bij de inrichting van het woongebied maatregelen worden genomen die zorgen voor een veilige woonomgeving. Ook blijven we ons op stadsniveau inzetten om de veiligheid op het spoor verder te verbeteren. Dat heeft onder ander geleid tot technische maatregelen die de veiligheid van het spoor verbeteren, de introductie van een nieuw veiligheidssysteem en de nieuwe boog bij Meteren.

- b. *Is het Maasterras een reden om extra intensief te lobbyen bij andere overheden om te zoeken naar alternatieven om het gevaarlijke stoffentransport door het dichtbebouwde Dordrecht te verplaatsen?*

**Antwoord:** de ontwikkeling van Maasterras op zichzelf noodzaakt niet tot extra inspanningen. Het bevestigt wel dat onze inzet om de veiligheid op het spoor verder te verbeteren moet worden doorgezet.

De beantwoording van deze vragen zie ik met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,  
Albert Klerk  
CDA Dordrecht

