

De technische vragen zijn beantwoord per partij in alfabetische volgorde. Daarnaast naar thema voor de onderwerpen “financiën” en de “Hoge bakstaat” en "Verwervingen WKD-Oost (aan het eind van dit document)

De thematische deel “Financiën” en "Verwervingen WKD-Oost" zullen vertrouwelijk met de raad worden gedeeld

CU

Vraag 2: Betaalbare koop beschikbaar blijven. Dus bijvoorbeeld betaalbare koopwoningen binnen 5 jaar beschikbaar houden voor nieuwe kopers is dit mogelijk?

Antwoord:

Dit is reeds geregeld in de door de gemeenteraad eerder vastgestelde doelgroepenverordening die van toepassing is voor het Maasterras. Woningen dienen vanaf de eerste ingebruikname een bepaalde termijn voor de doelgroep beschikbaar te blijven. Voor sociale huur is dat 25 jaar, voor middenhuur 15 jaar, voor sociale koop 5 jaar (deze termijn is vastgelegd om speculatie te voorkomen). Bij de uitgave van een omgevingsvergunning zal getoetst worden of wordt voldaan aan de doelgroepenverordening. Er is al gesproken met OZHZ over de uitvoering en handhaving ervan. Afwijking van de percentages voor doelgroepen vraagt dan een aanpassing van het omgevingsplan.

CDA

Als bijlage bij de stukken van het Maasterras is een risicoanalyse opgenomen waarin de financiële risico's van het plan worden uitgewerkt. Op mijn vraag in de besloten commissie gisteren kon de heer Offermans mij slechts meegeven dat de conclusie van de analyse is dat de risico's acceptabel zijn (ik heb daar begrip voor omdat de vraag wellicht veelomvattend is).

Op pagina 5 van het RV staat: 'Alle nu bekende risico's behorende bij de grondexploitatie zijn in het voorstel meegenomen en gebaseerd op uitgebreide risicoanalyses. Dit wordt nader toegelicht in de geheime grondexploitatie (bijlage 3, hoofdstuk 6). Risico's en kansen zijn gestoeld op de RISMAN-methodiek en vervolgens in het risicomanagement systeem Naris gekwantificeerd middels een Monte Carlo-simulatie. Het gekwantificeerde risicoprofiel bedraagt € 47,5 miljoen, met een zekerheidspercentage van 90%.'

Echter, om als raadslid dit ook goed te kunnen beoordelen zou ik graag een leeswijzer bij deze analyse ontvangen:

Vraag 1: Wat betekenen de kleuren, de kansen en de bedragen die erachter staan?

Antwoord: De geheime grondexploitatie Maasterras is als bijlage 3 meegenomen bij dit raadsvoorstel. Hierin wordt in hoofdstuk 6 na een korte toelichting op de methodiek ingegaan op de voornaamste kansen en risico's behorende bij het plan. Vervolgens zijn er in het kader van risico's bijlage I en II behorende bij deze geheime grondexploitatie relevant:

In Bijlage II (in dezelfde pdf als de geheime grondexploitatie) wordt de aanpak middels Monte Carlo simulatie toegelicht, zoals deze standaard op de hele grondexploitatie portefeuille wordt toegepast.

In Bijlage III (als separate pdf toegevoegd) wordt in detail ingegaan op alle te onderscheiden risico's en kansen. Per gebeurtenis is het Euro's bedrag opgenomen als dit risico zich überhaupt en geheel zou voordoen. Voor een inschatting van een mogelijk werkelijk impact dient ook rekening gehouden te worden met de kans van optreden. De gekleurde scores van rood tot groen kunnen daarbij als hulpmiddel worden gebruikt om snel de intensiteit van de specifieke risicogebeurtenis af te lezen (t/m 5 laag en groen tot 25 hoog en rood).

Vraag 2: Waarop is de conclusie waar de heer Offermans aan refereerde gebaseerd?

Antwoord: Er is gebruik gemaakt van een uitgewerkte en wereldwijd toegepaste risico aanpak gestoeld op de RISMAN-methodiek, in combinatie met een Monte Carlo simulatie met een zeer hoog zekerheidspercentage (90%) om de financiële impact te duiden. Een Monte Carlo-analyse is een manier om te voorspellen wat er allemaal zou kunnen gebeuren in de toekomst, in welke combinaties en welke kosten (of opbrengsten) daar dan tegenover staan. Daarbij zijn onderliggende risico's en kansen gestoeld op een langer lopend traject met meerdere risicosessies door een professioneel interdisciplinair team. Daarbij zijn inschatting van kansen en bedragen voor het grootste deel gebaseerd op ramingen, doch minimaal op expert judgement.

Vraag 3: Wat betekent de conclusie in het RV dat het gekwantificeerde risicoprofiel EUR47,5 miljoen bedraagt, met een zekerheidspercentage van 90%?

Antwoord: Bij een Monte Carlo simulatie laat je de computer duizenden voorspellingen van mogelijke scenario's uitrekenen. Bij elke voorspelling houdt de computer rekening met toevalligheden, zowel tegenvallers als meevallers. Omdat bij een Monte Carlo simulatie sprake is van een groot aantal trekkingen en de risico's zich binnen een bandbreedte kunnen voordoen, verschilt de uitkomst per trekking (per simulatie). Zoals in de gehele grondexploitatieportefeuille wordt in Dordrecht gekozen voor een hoog zekerheidspercentage van 90% waarmee die uitkomst zeer waarschijnlijk wordt. Het hanteren van een zekerheidspercentage van 90% komt erop neer dat 90% van al deze verschillende voorspellingen op dit bedrag van maximaal EUR 47,5 miljoen uitkomen. Er is dus een grote mate van zekerheid (90%) dat het reserveren van dit risicobedrag voldoende is, de kans is heel klein (10%) dat het duurder uitpakt, er is ook kans dat het uiteindelijk goedkoper uitpakt.

Gewoon Dordt

Vraag1: Is het mogelijk om op max 2 A4 het bestemmingsplan te beschrijven? Voor communicatie met de stad?

Antwoord

Infographic is gemaakt en toegevoegd als **bijlage** bij deze beantwoording

Groen Links

Financiële consequenties bij hogere percentages sociale huur:

Vragen 1 t/m 5; zie thematische beantwoording.

Verdeling woningvoorraad:

Vraag 6: Welke verdeling van woningtypen (sociaal, middensegment, duur) ligt nu exact ten grondslag aan het plan, voor zowel huur als koop?

Antwoord:

De verdeling is gebaseerd op de onderzochte behoefte uit het woningmarktonderzoek door RIGO. Daarnaast op de afspraken uit de woondeal (regionale realisatie agenda) en de voorwaarden die Rijk en provincie stellen. Daarnaast is rekening gehouden met de totale voorraad in Dordrecht en de ambities ten aanzien van verbetering van de sociaaleconomische positie.

Vraag 7: Wat is het effect van een verhoging van het aandeel sociale huur op de rest van de verdeling (met name het middensegment)?

Antwoord: zie thematische beantwoording m.b.t. percentage sociaal

Vraag 8: Welke alternatieve verdelingen zijn mogelijk binnen een financieel en ruimtelijk haalbaar kader?

Antwoord:

Alternatieve verdeling is mogelijk binnen het programma met een vergelijkbaar financieel effect. Programmaonderdelen beperken die een variërende grotere opbrengst kennen, programma tot en boven de NHG, zullen een groter en veelal negatief financieel effect kennen. Zie ook de thematische beantwoording.

Vraag 9: Kan het college scenario's schetsen waarin het aandeel sociale huur wordt verhoogd naar 25% en 30%, en daarbij aangeven wat de gevolgen zijn voor de verdeling van het midden- en dure segment én voor de financiële haalbaarheid van het plan?

Antwoord:

Zie de thematische beantwoording op de vragen 1 en 2

De tunnel aan de Hoge Bakstraat

Vragen 10 t/m 17; zie thematische beantwoording "Hoge Bakstraat"

Luchtkwaliteit en Geluid

Geluid stadsbrug

Vraag 18: Klopt het dat door het terugbrengen van de snelheid naar 30 km/u op de Stadsbrug wettelijke geluidsnormen niet meer van toepassing zijn?

Antwoord:

Formeel klopt dat, de wettelijk norm uit de Omgevingswet geldt nog niet voor bestemmingsplannen. Uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening moeten echter ook de effecten van 30 km/u wegen in beeld worden gebracht. Dat is ook op die manier onderzocht en getoetst op de waarden die horen bij een 50 km/u weg.

Het geluid van de 30 km/u wegen is ook meegenomen in de begrippen en regels van het bestemmingsplan. Bij de bouw van woningen moet dus ook rekening worden gehouden met het geluid van de 30 km/u wegen.

Vraag 19: Zo ja, wordt de geluidsbelasting dan niet te hoog als we ons alsnog zouden willen houden aan de wettelijke geluidsnormen om een goed woonklimaat te waarborgen?

Antwoord:

Zie antwoord vraag 18.

Vraag 20: Wat is de feitelijke geluidsbelasting van de brug als er op de aanlanding een snelheid van 30 km/h wordt gehanteerd?

Antwoord:

Uit het geluidrapport van Antea van 25 april 2025 volgt dat de geluidbelasting van de brugweg op de eerstelijns bebouwing aan weerszijden van de brugweg 64-65 dB bedraagt. Daarbij is gerekend met 50 km/u. Een verlaging van de snelheid naar 30 km/u levert een reductie op van circa 4 dB.

Het terugbrengen van de snelheid tot 30 km/u is een van de maatregelen die in het akoestisch onderzoek worden voorgesteld. Dat zal een verbetering van de geluidbelasting opleveren.

Luchtkwaliteit: invoering nieuwe normen 2030

De luchtkwaliteitsnormen bestaan uit waarden rond fijnstof en waarden rond stikstofdioxide.

Vraag 21: Klopt het dat – volgens de huidige ramingen – delen van het Maasterras, met name aan de kant van de Dokweg, de luchtkwaliteitsnormen (zoals vastgesteld per 2030) mogelijk zullen overschrijden?

Antwoord:

- Fijnstof:

Uitgaand van de strengere EU-normering en de monitorgegevens 2023 (bron: RIVM – Atlas Leefomgeving) wordt nu al voldaan aan de nieuwe grenswaarde voor fijnstof. Dit volgt ook wanneer naar de concentraties fijnstof uit het onderzoek Luchtkwaliteit OER Maasterras van 3 november 2023 wordt gekeken. Hierin is de concentraties fijnstof voor het rekenjaar 2030 bepaald. De grenswaarde wordt niet overschreden.

- Stikstofdioxide (NO₂)

De stikstofdioxide uitstoot zal volgens de huidige ramingen ruim binnen de nu geldende grenswaarden blijven. Maar in delen van het Maasterras zal wel een mogelijke

overschrijding van de grenswaarden optreden. Het klopt voor wat betreft de toekomstige luchtkwaliteitsnorm (2030) voor stikstofdioxide (NO₂). De overschrijding geldt overigens niet alleen voor de Dokweg maar speelt op meer plekken in Dordrecht.

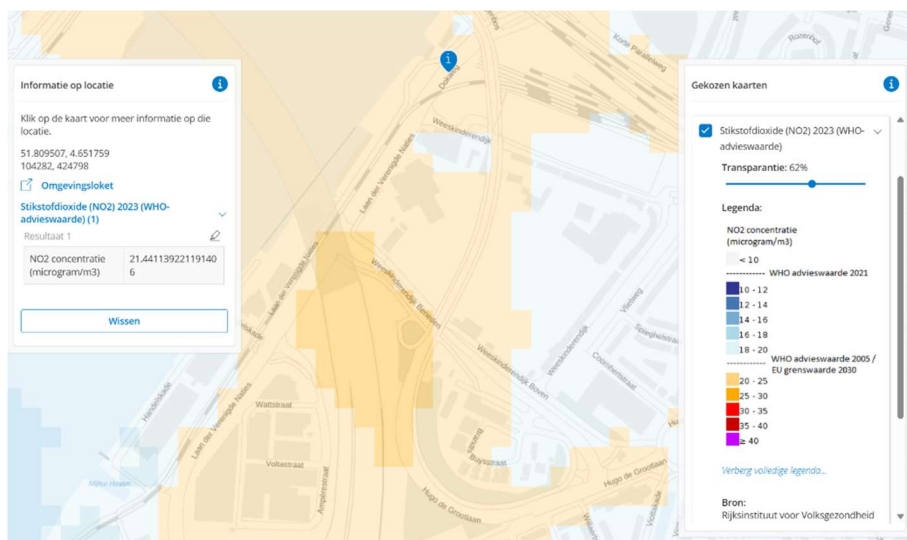
Toelichting: Nederland moet nieuwe Europese normering voor luchtkwaliteit implementeren. Deze strengere normering geldt voor fijnstof en stikstofdioxide (NO₂). Deze nieuwe normering sluit aan bij de WHO advieswaarde van 2005. De verwachting is dat start 2027 onze nationale regelgeving hierop is aangepast. Hierna geldt een periode van drie jaar om hieraan te voldoen.

- Voor NO₂ geldt nu een grenswaarde van 40 microgram/m³. Hieraan is het plan getoetst en hier wordt ruim aan voldaan.

De toekomstige NO₂ grenswaarde is 20 microgram/m³. Op dit moment wordt hieraan nog niet voldaan. Dit blijkt ook uit de NO₂ concentraties in het onderzoek Luchtkwaliteit OER Maasterras van 3 november 2023.

Het is belangrijk om te weten dat in het onderzoek de toe- en afnames van NO₂ concentraties als gevolg van de ontwikkeling in beeld zijn gebracht (figuur 4.6).

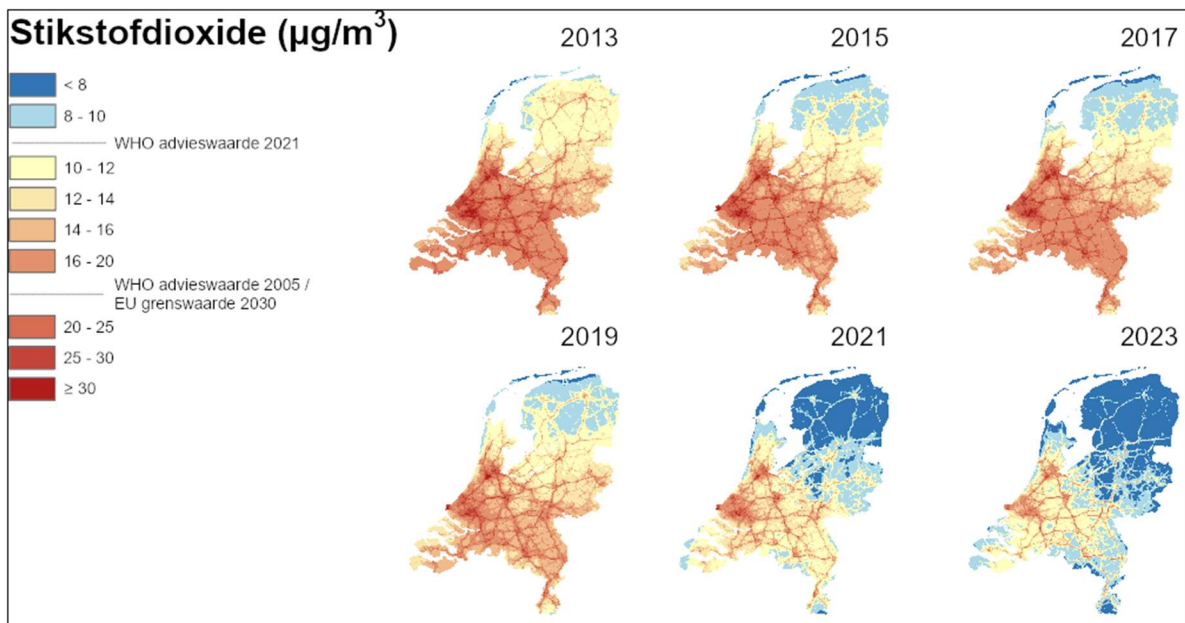
De grootste lokale bron van NO₂ emissie is de A16 en de aansluitende verkeerswegen. Ter illustratie hieronder een knip uit de Atlas leefomgeving. Ter hoogte van de tunnelmond (Weeskinderendijk Beneden) is de NO₂ concentratie tussen de 25 en 30 microgram/m³.



De gemeente is zich bewust van dit stadsbrede toekomstige vraagstuk. Ook bij de VNG is dit landelijk spelend vraagstuk niet onopgemerkt gebleven. De VNG heeft hiervoor een position paper opgesteld en gedeeld met het ministerie van IenW. Hierin wordt verzocht om een nieuw Nationaalprogramma voor Schone Lucht (NSL 2.0).

Mede door onze inzet in lijn met het Schone Lucht Akkoord (SLA) en maatregelen op

provinciaal- en rijksniveau is zowel lokaal als landelijk een dalende lijn zichtbaar in de concentratie NO₂.



Vraag 22: Worden de meest recente rekenmodellen voor luchtkwaliteit gebruikt in deze analyse?

Antwoord:

Ja. De berekeningen van de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de lucht zijn uitgevoerd met de module STACKS in het programma Geomilieu. Het rekengedeelte van dit programma is STACKS+, een door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gevalideerd rekenprogramma. In dit programma kunnen zowel wegen als punt- en oppervlaktebronnen worden doorgerekend in één gecombineerde berekening.

PvdA

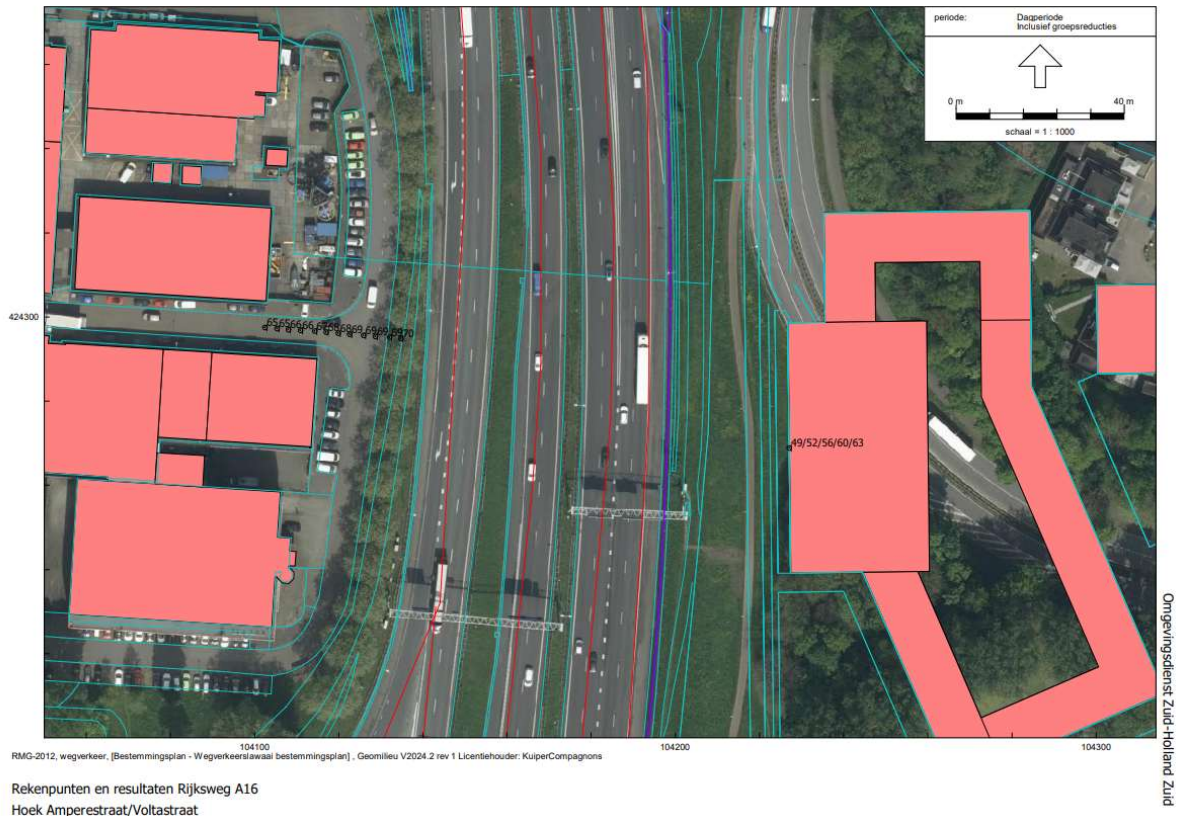
Vraag: Geluidsniveau; zijn er plekken in Dordrecht die te vergelijken zijn met het toekomstige Maasterras?

Antwoord:

De geluidbelasting voor bouwplannen worden middels jaargemiddelde waarden berekend. Dat maakt het niet eenvoudig de berekende waarden te vertalen naar een vergelijkbare plek waar je die geluidbelasting kunt ervaren. We hebben een poging gedaan. Daarbij zijn we uitgegaan van de A16, een bepalende en redelijk constante bron.

Als we kijken naar de uitkomsten van de geluidberekeningen voor de plannen van het Maasterras, dan heeft de gevelbelasting op de hoge bouwlagen cumulatief een gemiddelde waarde om te benaderen van 65 dB.

In bijgevoegd kaart is bij de Ampèrestraat, ter hoogte van de Voltastraat, een serie rekenpunten met uitkomsten opgenomen. Het blijft een erg lastige vertaling van de rekenuitkomsten met veel mitsen en maren, maar op die punten zou je de berekende geluidbelasting overdag kunnen ervaren. Die is dan vergelijkbaar met wat je op een balkon of in een kamer met het raam open ervaart.



Inleiding

Het rapport Woningmarktanalyse Drechtsteden d.d. dec 2024 van het Rigo, mede tot stand gekomen in samenwerking met de woningcorporaties in de regio, vermeldt op pagina 16 de aantallen sociale huurwoningen (huurwoningen met een huurprijs onder de huurprijsgrens die hoort bij 143 punten) van corporaties en van particulieren in Dordrecht te weten; respectievelijk 14879 en 2890 woningen in 2021 (bron : WoON2021)

Dordrecht telde in 2021 in totaal 55.425 woningen (bron: nota "Verder dweilen met de kraan dicht" van de gemeente Dordrecht)

Dat betekent dat het % sociale huurwoningen van corporaties en particulieren in 2021 in Dordrecht uitkomt op resp. 25,9 en 5,2% in totaal 30,1%.

Precieze gegevens over de ontwikkeling van het bestand sociale huurwoningen in Dordrecht lijken niet beschikbaar maar het volgende is wel bekend. Sinds 2021 zijn er sociale huurwoningen gebouwd en in aanbouw genomen maar deze dienen voor een belangrijk deel ter vervanging van gesloopte sociale huurwoningen. Daarnaast zijn woningen onttrokken aan het bestand sociale huurwoningen door verkoop.

Verwacht mag worden dat de voorraad particuliere sociale huurwoningen zal afnemen door een combinatie van huurprijswetgeving en huurverhoging ineens bij leegkomen en verkoop aan nieuwe bewoners. Een aanzienlijk deel van de particuliere huurwoningen zal naar verwachting in de toekomst bij leegkomen niet beschikbaar komen voor woningzoekenden die wat betreft inkomen zijn aangewezen op een sociale huurwoning.

Om de groeiende woningnood onder Dordtenaren met een laag inkomen, waaronder zeer veel jongeren maar ook in toenemende mate mensen van boven de 25, terug te dringen is een verhoging van het percentage sociale huurwoningen dringend gewenst. Voor jongeren lijkt een woningoppervlak van 50m² acceptabel. Dit is minder dan het oppervlak dat o.a. door de woningbouwcorporatie Trivire als ondermaat gehanteerd wordt. Een kleiner woningoppervlak laat ook een groter aantal woningen in een bepaald woningbouwvolume toe.

Vraag 1: Klopt het dat als het percentage sociale huurwoningen in het bestemmingsplan wordt opgehoogd met 5% tot 25% en van deze 25% 2/5 deel d.w.z. 10% van het totaal aantal te realiseren woningen in het bestemmingsplan wordt gerealiseerd als woning met een oppervlak van 50m² i.p.v. een gemiddelde woninggrootte van een corporatiewoning van 80m² er 120 extra woningen kunnen worden gerealiseerd binnen het nu voorgestelde bouwvolume in het concept bestemmingsplan.

Antwoord:

Rekenkundig gaan we in de nieuwe stedenbouwkundige variant uit van gemiddeld 110m² per woning. Als je deze 110m² verkleind naar 50 is het correct dat je in theorie meer woningen zou kunnen realiseren. Echter 50m² bvo betekent een woning van ca. 35 m² gebruiksoppervlak, go, dat zijn zeer kleine woningen. Alle sociale huurwoningen in de programmering van het Maasterras zullen door woningcorporaties worden ontwikkeld. De in Dordrecht opererende woningcorporaties hebben aangegeven dat zij dergelijke kleinere woningen, vanwege een gebrek aan (basis) kwaliteit, vrijwel zeker niet gaan realiseren en/of verhuren.

Vraag 2: Kunt u aangeven welke toegezegde subsidies van rijk en provincies t.b.v. het project Maasterras gekoppeld zijn aan welke aantallen te realiseren woningen in het plan Maasterras fase 1 dan wel aan welke aantallen te realiseren woningen in het gehele plan Maasterras.

Antwoord:

Er is sprake van meerdere, reeds beschikte, rijkssubsidies die over een periode van meerdere jaren zijn aangevraagd en beschikt. In de afspraken met het rijk is vastgelegd dat de ministeries van VRO en I&W toezeggen dat de al verkregen subsidies in principe in het gebied blijven mits de door Dordrecht te treffen maatregelen in de geest van de verkregen subsidies worden besteed. Dat wil onder andere zeggen dat er nog steeds een substantieel aantal woningen gerealiseerd zal moeten worden zoals in Maasterras fase 1.

Voor het Maasterras betreft dit - op hoofdlijnen - de volgende subsidies:

- 1] Woningbouwimpuls 3e tranche - Maasterras-Weeskinderendijk (spoorzone)
- 2] NOVEX 'gebiedsbudget' - SPUK Gebiedsbudget tbv woningbouw (C106)

3] NOVEX 'mobiliteitsbudget' - SPUK Mobiliteitsbudget tbv woningbouw (E110)

4] StadAs (Maasterras / Spuiboulevard) - SPUK bovenplanse infra t.b.v. woningbouw (E104)

Deze subsidies zijn beschikt op basis de volgende aantallen:

1] Deze subsidie (van het Ministerie van BZK-VRO) dateert van 2021 en is gebaseerd op de realisatie van netto 626 woningen in een deel van het plangebied M4 Maasterras Fase 1; ten oosten van de huidige aanlanding.

2] C106 – deze subsidie (van het Ministerie van BZK-VRO) dateert van 2023 en is gebaseerd op de realisatie van, in totaal, 5.800 woningen. Dit aantal is nadrukkelijk voor de *gehele* spoorzone en op basis van het *toenmalige* plan voor het Maasterras.

3] E110 - deze subsidie (van het Ministerie van I&W) dateert van 2023 en is gebaseerd op de realisatie van, in totaal, 5.800 woningen. Dit aantal is nadrukkelijk voor de *gehele* spoorzone en op basis van het *toenmalige* plan voor het Maasterras.

4] E104 - deze subsidie (van het Ministerie van I&W) dateert van 2022/2023 en is gebaseerd op de realisatie van 3.500 woningen. Dit aantal is, gezien de verkeerskundige samenhang tussen beide ontwikkelingen en nadrukkelijk op basis van het *toenmalige* plan met hub, bedoeld voor zowel het Maasterras als Spuiboulevard.

We kennen verder geen provinciale subsidies voor de gebiedsontwikkeling Maasterras Fase 1. Wel draagt de provincie bij aan de metropolitane fietsroute buiten het plangebied.

Vraag 3: Kunt u aangeven welke voorschriften of regelingen m.b.t. tot de parkeernormering het noodzakelijk maken om een tunnel te realiseren onder het spoor door ter hoogte van de Hoge of Lage Bakstraat in ogenschouw nemend dat door de realisering van deze tunnel de afstand tussen het gebied Maasterras en het winkelwandelgebied (b.v. tot hoek Voorstraat Prinsenstraat of hoek Spuistraat Spuiboulevard) hooguit enkele tientallen meters korter wordt t.o.v. de routes via Achterakkers Prinsenstraat of via de route Vlietweg Spuiweg.

Antwoord:

Zie de thematische antwoorden op vragen 15,16 en 17 van GL.

PvD

Vraag 1: Heeft de heer Herder zijn advies ook in een rapportje uitgewerkt? Zo ja, waar vinden we dat?

Antwoord:

Het college heeft geen adviesrapport ontvangen. De bevindingen heeft de heer Herder in de raadscommissievergadering toegelicht.

Vraag 2: Heeft het college in kaart waar historische waterlopen hebben gelopen? Zo ja, kunnen wij van een historische kaart worden voorzien? Is het mogelijk een deel van deze

waterlopen terug te laten komen in het ontwerp van het woongebied en het park? Zo ja, op welke manier kan dit in het bestemmingsplan worden geborgd?

Antwoord:

Bij het ontwerp-bestemmingsplan zit een uitgebreide cultuurhistorische analyse (bijlage 3) waarin ook vele kaarten zitten met de oude waterlopen en havens die door en in het gebied hebben gelegen. De havens zijn er echter ook debet aan dat de bodem in het plangebied vervuild is. Omdat volledig saneren een zeer kostbare en technisch uitdagende klus is, is ervoor gekozen om de bodem zoveel mogelijk ongeroerd te laten en op te hogen met een afschermende deklaag. In de nieuwe stedenbouwkundige variant is ervoor gekozen om de cultuurhistorische structuur van binnen- en buitendijks, gescheiden door dijken extra te benadrukken. Daarom is er aan de zuidzijde van de Weeskinderdijk Boven een, voor een dijk kenmerkende, nieuwe zaksloot geprojecteerd. Waarom wel de hoofdstructuur maar niet deze details zijn bestemd leest u in de volgende paragraaf. Als het gaat om het borgen van landschapskernmerken is het goed om op te merken dat het bestemmingsplan Maasterras fase 1 een bestemmingsplan is met verbrede reikwijdte onder de Crisis- en herstelwet. Een belangrijke reden om Maasterras als bestemmingsplan met verbrede reikwijdte op te stellen is de mogelijkheid om gebiedsontwikkeling te versnellen en bepaalde beslissingen door te schuiven in de tijd tot het moment dat de omgevingsvergunning wordt aangevraagd. De toekomstige groene inrichting van het plangebied is een van die beslissingen die doorgeschoven is naar de fase omgevingsvergunning. Het bestemmingsplan verplicht de aanvrager van de omgevingsvergunning om eerst een stedenbouwkundig plan uit te werken waarin aangegeven wordt hoe het gehele plangebied ingericht gaat worden. Daarbij zijn in het bestemmingsplan en de daarbij behorende stedenbouwkundige randvoorwaarden eisen opgenomen (onder andere in paragraaf 2.3) waaraan die inrichting moet voldoen, zoals een hoofdstructuur conform afbeelding 2.2.A, de eis van 40 % groen voor het Woongebied en Groen Park 1, toepassing van het handboek Natuurinclusief bouwen, 5% speelplekken, behoud van cultuurhistorische elementen, een park van minimaal 17.500 m² etc. Het betreft dus een borging door middel van harde randvoorwaarden die straks bij de aanvraag omgevingsvergunning pas toetsbaar worden.

Vragen 3 en 4; zie thematische beantwoording “Hoge Bakstraat”

Vraag 5: Worden er luchtkwaliteitsmetingen (dus geen berekeningen) in het plangebied uitgevoerd? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke momenten en wat zijn hiervan de uitslagen? Hoe verhouden de uitslagen zich tot de normen van de WHO?

Antwoord:

Nee, er worden geen luchtkwaliteitsmetingen uitgevoerd. Dit is geen vereiste voor het onderzoek naar de luchtkwaliteit. De WHO heeft geen normen voor luchtkwaliteit maar een advieswaarde voor stikstofdioxide en fijnstof.

Zie toelichting bij vraag 21 van GL

Vraag 6: Hoe is het aantal van (minimaal) 350 biobased/houtbouw woningen bepaald? Waarom wordt niet voor de hele ontwikkeling gekozen voor biobased/houtbouw bouwen?

Antwoord:

Het aantal biobased woningen is vooraf vastgelegd in het beoordelingskader voor de OER met variant minimale en optimale kwaliteit. Dit beoordelingskader heeft ook een inspraakronde doorlopen. Optimale kwaliteit is daarin beschreven als minimaal 350 biobased woningen en minimaal 50 woningen als minimale kwaliteit.

Voor de hele ontwikkeling de eis stellen van biobased /houtbouw zou de bouwopgave te veel kunnen beperken. Enerzijds kan dit financiële impact hebben op de hogere bouwkosten en daarmee lagere grondopbrengsten en daarmee een effect op de grondexploitatie, als dat de realisatie beperkt wordt door de schaarste aan materialen.

Vraag 7: Hoe en waar is het in stand houden van groene verbindingen, bijvoorbeeld door de aanleg van faunapassages, verplicht gesteld (toelichting en regels p. 41)?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 2. Artikel 9.6 van het ontwerpbestemmingsplan bepaalt dat het stedenbouwkundig plan voorzien is van een groenblauwe inrichting die getoetst is aan het handboek natuurinclusief bouwen zoals opgenomen in bijlage 3 bij de regels; Voordat er gebouwd wordt in dit gebied moet er dus een inrichtingsplan liggen dat aantoont dat het plan bijdraagt aan de doelen behoud biodiversiteit zoals beschreven in artikel 9.5.2 van het ontwerpbestemmingsplan: minimaal 40% van het Woongebied en Groen-Park 1 en 30% van de bestemming Woongebied groenblauw wordt ingericht volgens de eisen van het handboek NIBO zoals opgenomen als bijlage 3 van het ontwerpbestemmingsplan. Het handboek NIBO moet borgen dat groene verbindingen in stand blijven.

Vraag 8: Regel 9.6 sub i. vereist een plan waarin opgenomen wordt: een beschrijving hoe knelpunten groene verbindingen kunnen worden opgelost. Is mijn interpretatie juist dat dit artikel niet verplicht tot het realiseren van deze beschreven oplossingen? Kunt u een juridisch en financieel haalbaar tekstvoorstel doen waarmee deze regel de realisatie van deze oplossingen zou verplichten?

Antwoord:

Artikel 9.6 gaat over de aanvraagvereisten bij een omgevingsvergunning. De beoordelingsregel is opgenomen in artikel 9.5.2 van het ontwerpbestemmingsplan: "minimaal 40% van de bestemming Woongebied en Groen-Park 1 en 30% van de bestemming Woongebied groenblauw wordt ingericht volgens de eisen van het handboek NIBO zoals opgenomen als bijlage 3;".

Het handboek NIBO moet borgen dat de uitkomst van de toetsing is dat de groene verbindingen nodig zijn om aan de eis behoud biodiversiteit te kunnen voldoen.

Vraag 9: Waarom is de 3-30-300-3000-regel nog niet geborgd in de regels?

Antwoord:

Dit uitgangspunt houdt in dat vanuit elke woning:

- uitzicht is op 3 bomen,
- 30% boomkroonbedekking in elke buurt (een boomkroon is het bovenste stuk van een boom, daar waar de bladeren zitten),
- 300 meter tot een park dichtbij
- en lange routes in het gebied van 3000 meter voor sportief bewegen.

In het beoordelingskader van de OER is bepaald hoe de groenblauwe ambities van de gemeente doorwerking moeten krijgen. Het 3-30-300-3000 uitgangspunt is na beraad niet letterlijk opgenomen in de regels maar wel overgenomen in de toelichting als ambitie bij Optimale kwaliteit. De gehanteerde criteria voor groenblauwe kwaliteit (zoals vastgelegd in artikel 9 (percentages groen, ruimte voor spelen/bewegen/ontmoeten, schaduw en de groene inrichting conform de stedenbouwkundige randvoorwaarden) vormen naar ons oordeel een geschikter toetsingskader om na te gaan of de groenblauwe doelen uit de omgevingsvisie gehaald worden.

In de Plantoelichting van het bestemmingsplan is het volgende opgenomen: Toepassing van de 3- 30- 300- 3.000 regels is (nog) niet geborgd in de regels maar is wel haalbaar bij de uitvoering. In het stedenbouwkundig plan of plannen kan hier uitvoering aan worden gegeven. Daarbij wel de opmerking dat met name de 3.000 regel ook buiten het plangebied valt en lastig te borgen is in het bestemmingsplan.

Vraag 10: Kunt u voor de 3-, 30-, 300- en 3000-regel juridisch en financieel haalbare tekstvoorstellen doen om deze wel te borgen in de regels? (Indien dat voor een deel van deze vier regels niet mogelijk is, ontvangen wij graag alsnog het deel dat wél te borgen is.)

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 9. Naar ons oordeel draagt een juridisch uitwerking van de 3 – 30 – 300 – 3000 aanvullend op de al gestelde regels niet bij aan het halen van de groenblauwe doelen uit de omgevingsvisie.

Vraag 11: Is in de regels vastgelegd dat slechts een deel van de oppervlakte van tuinen verhard mag worden? Zo ja, waar en hoe? Zo nee, kunt u een juridisch en financieel haalbaar tekstvoorstel doen om dit wel te borgen?

Antwoord:

In artikel 9.5.2 onderdeel d van het ontwerpbestemmingsplan zijn eisen ten aanzien van waterberging vastgelegd. Hoe dat in de praktijk wordt opgelost (in tuinen of in het openbaar gebied) is niet bepaald. Dat zou in deze fase van de planontwikkeling een beperking leggen op de bouwopgave die voor het halen van de groenblauwe doelen niet noodzakelijk is. We willen de markt ook de ruimte geven om met andere oplossingen te komen om in het plan voldoende waterberging en groen te realiseren.

Vraag 12: Is in de regels vastgelegd dat bovengenoemde groene inrichting van tuinen behouden moet blijven? Zo ja, waar en hoe? Zo nee, kunt u een juridisch en financieel haalbaar tekstvoorstel doen om dit wel te borgen?

Antwoord:

Dit is niet vastgelegd in de regels. Voor het groen houden van tuinen die aangelegd zijn met het oog op klimaatdoelen is momenteel een omgevingsplanwijziging in voorbereiding die voor de gehele stad moet gaan gelden, en dus ook voor Maasterras.

Vraag 13: Betekent artikel 9.5.3 dat een bouwplan op gronden die uitgegeven zijn als woonperceel niet aan de boven 9.5.3 gespecificeerde eisen hoeft te voldoen? Zo nee, hoe zijn die regels dan geborgd?

Antwoord:

Artikel 9.5.3 van het ontwerpbestemmingsplan gaat over de uitzondering die gemaakt kan worden op de regels die gelden voor het bouw- en woonrijp maken van de gronden in het plangebied. Als het woongebied eenmaal bouwrijp is gemaakt en de woningen gebouwd zijn, is sprake van een beheersituatie en is het niet gewenst dat hier nog de regels gelden die uitsluitend bedoeld zijn voor de ontwikkelfase. Zoals bij het antwoord op vorige vraag is aangegeven, is voor de beheerfase een omgevingsplanwijziging in voorbereiding die voor de gehele stad gaat gelden. Het bestemmingsplan Maasterras is primair bedoeld om de ontwikkelfase goed te kunnen borgen.

Vraag 14: Onder 9.7.1 sub d wordt het aantal vestigingen voor detailhandel in dagelijkse goederen beperkt tot 1. Betekent dit dat zich op het Maasterras wel een supermarkt kan

vestigen tot 500 m2, maar geen groenteboer, bakker en slager (en dergelijke) met een opgetelde vloeroppervlakte tot 500 m2? Waarom is hiervoor gekozen?

Antwoord:

Deze regel is bedoeld om te voorkomen dat één winkel van 1.050 m2 alle ruimte voor detailhandel in neemt. De regel is nu echter beperkender dan nodig. In plaats van 'één vestiging voor detailhandel in dagelijkse goederen' had ook bepaald kunnen worden 'één supermarkt'. Dat geeft dan nog ruimte voor een groenteboer, bakker en slager.

Vraag 15:

Waarom verbiedt artikel 9.7.1 sub h houtstook in woningen gebouwd na 1-1-2024, en niet in alle woningen?

Antwoord:

Deze regel is opgenomen om te voorkomen dat het verbod op houtstook ook geldt voor de bestaande woningen die op basis van het overgangsrecht nog even mogen blijven staan.

Vraag 16: Er wordt gezegd dat de minimale bouwhoogte de onteigeningsgrond is voor de woningen aan de Weeskinderdijk-Oost. Tegelijkertijd wordt door veel insprekers gezegd dat de voorgestelde bouwhoogte aan de Weeskinderdijk-Oost stedenbouwkundig niet mooi aansluit op Oud-Krispijn (in ieder geval op het gebied tussen de Vlietweg en de Erasmuslaan), mede doordat het al op een hoge dijk staat en dus uittorent boven die wijk. Het college stelt daarop dat die bouwhoogte noodzakelijk voor de verdichting, om het plan financieel haalbaar te maken. Al met al een ingewikkelde afweging. Daarom de volgende vraag: Is een andere onteigeningsgrond dan bouwhoogte middels amendement in het bestemmingsplan op te nemen, waarmee een stedenbouwkundig degelijk en financieel haalbaar plan gerealiseerd kan worden, dat niet zo hoog is aan de oostkant en daarmee beter aansluit op Oud-Krispijn? Zo ja, welke en op welke manier?

Antwoord:

Doelstelling van dit bestemmingsplan is om hier een hoogstedelijk woonmilieu te ontwikkelen met meer dan 2.000 woningen. Dit aantal bereik je niet met een lage dichtheid. Daarom zal het overgrote deel van de woningen gerealiseerd moeten worden als gestapelde bouw van 4 bouwlagen of hoger. Gezien de beperkte ontwikkelruimte op het Maasterras moet alle ruimte die geschikt is voor woningbouw zo efficiënt mogelijk benut worden. Daarom is in de Stedenbouwkundige randvoorwaarden ook een basislaag van 4-6 lagen opgenomen. Tevens geldt dat als je in een deel van het plangebied lagere gebouwen bouwt, bijvoorbeeld grondgebonden woningen van één of twee lagen je dit zal moeten compenseren in andere delen van het plangebied waar de milieubelasting hoger kan zijn. Door voor het hele gebied een basislaag van 4 op te nemen zorg je dat een groot deel van het programma gelijk verdeeld wordt over het plangebied en je daarbovenop woningen stapelt op de plekken waar dat milieutechnisch moet (om geluid te weren) of kan (waar de geluidbelasting aanvaardbaar is).

Tevens is het Maasterras gelegen tussen de wijken van Oud-Krispijn en de 19e eeuwse schil in. Omdat we het Maasterras wel een typisch Dordtse wijk willen laten zijn die aansluit bij de bestaande stad, willen we geen Manhattan aan de Maas creëren. Dus niet een klont hoogbouw aan de meest milieubelaste kant, die concurreert met kerktoren en Spoorbrug. Maar een stuk nieuw Dordrecht die aansluit op de Schil en op plaatsen die stedenbouwkundig een functie hebben, zoals aan entrees of aan pleinen, een hoogte **accent**, geen hoogbouw**buurt**.

Stedenbouwkundig is de bouwhoogte van minimaal 10 meter dus echt nodig om voldoende woningen te kunnen bouwen. Een alternatieve bepaling, bijvoorbeeld een minimale

dichtheid of Floor Space Index is ook overwogen maar is in de uitvoering en toetsing te complex gebleken.

Vraag 17: Voor welke bestemmingen is toepassing van het handboek NIBO geregeld en voor welke niet?

Antwoord:

Voor de bestemming Woongebied en dan specifiek voor de activiteit bouw- en woonrijp maken van de gronden. Die activiteit is alleen toegestaan als voor het hele plangebied, middels een uitgewerkt stedenbouwkundig plan, is geborgd dat aan de toepassing van het handboek NIBO wordt voldaan. De inrichting van de gronden buiten de bestemming Woongebied kan dus wel betrokken worden bij de toetsing aan het handboek NIBO.

Vraag 18: Is artikel 15.1 van toepassing op de woningen aan de Weeskinderendijk-Oost? Betekent dit dat bouwhoogte niet als onteigeningsgrond kan worden gehanteerd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Deze bepaling is standaard in bestemmingsplannen van Dordrecht opgenomen maar had voor het bestemmingsplan Maasterras fase 1 r niet opgenomen moeten worden. Het college zal de gemeenteraad voorstellen de staat van wijzigingen op dit onderdeel aan te vullen met het voorstel dat in artikel 15, lid 1 en 2 kunnen vervallen. Dit voorstel met motivering is inmiddels aan de raadsstukken toegevoegd.

Vraag 19: Is de bouwhoogte onder peil (artikel 15.3.1 sub b) voldoende voor het realiseren van de ondergrondse parkeergarage?

Antwoord:

Ook dit betreft de standaardbepaling van artikel 15 die ten onrechte is opgenomen. In beginsel is het niet de bedoeling om ondergrondse parkeergarage te bouwen maar door het ophogen van het maaiveld ontstaat een nieuw maaiveld waardoor mogelijk niet aan deze bepaling voldaan kan worden. Het college zal de gemeenteraad voorstellen de staat van wijzigingen op dit onderdeel aan te vullen met het voorstel dat artikel 15.3 kan vervallen. Dit voorstel met motivering is inmiddels aan de raadsstukken toegevoegd.

Vraag 20: Het valt ons op dat het bestemmingsplan geen conformiteit aan een vastgesteld beeldkwaliteitsplan borgt (zoals de raad voor de Nieuwe Hoven wel geregeld heeft met het aannemen van het amendement "[Betere bescherming beeldkwaliteit bebouwing](#)"). Waarom niet? Is het mogelijk om dit alsnog te borgen in de regels met een vergelijkbare formulering als bij de Nieuwe Hoven?

Antwoord:

Het bestemmingsplan Maasterras fase 1 is een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte waarbij – om snelheid in de gebiedsontwikkeling te houden - het opstellen van een stedenbouwkundig plan is doorgeschoven naar het moment van vergunningverlening. Op dat moment zal ook bekeken moeten worden of het noodzakelijk de welstandsnota aan te vullen met welstandscriteria, al dan niet in de vorm van een beeldkwaliteitsplan, die voor de woningbouw in Maasterras gaan gelden.

Vraag 21: Is artikel 18.1 van toepassing op de Weeskinderendijk? Betekent dit dat bouwhoogte niet als onteigeningsgrond kan worden gehanteerd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Ja, artikel 18.1 ontwerpbestemmingsplan is ook van toepassing op de Weeskinderendijk. Het betreft hier overgangsrecht die bebouwing in strijd met het bestemmingsplan toelaat totdat de gemeente de gronden heeft verworven. Dit geeft de bewoners het recht om nog in hun woningen te blijven wonen.

Vraag 22: Wat zijn de percentages park tov woongebied? Percentage groen in het plan?

Antwoord:

Zie de tabel hieronder, dit betreffen de percentages op basis van de opgestelde proefverkaveling die aantoont dat het haalbaar is een woonwijk te ontwikkelen met 40% groenblauw. Deze eis van 40% is opgenomen in artikel 9.2.2 onderdeel b van het ontwerpbestemmingsplan. Deze eis blijft in het voorstel tot gewijzigde vaststelling gehandhaafd.

Totaal M3, M4, M5 en (Weeskinderen)Park is ongeveer gelijk aan de bestemming 'Woongebied' = 142.877 m2
Het deel openbaar groen= 33.463 m2 = 23,4%
Als we 50% van de binnentuinen meetellen komen we op 12.966 m2 = 32,5%
(dat is boven het minimale van 30% netto woongebied)

Per deelgebied:

M3 (is incl. de nieuwe aanlanding) 30.661 m2 waarvan 1.189 m2 groen = 4%
Inclusief 50% van de binnenterreinen= 3.648 m2 (=4.837 m2) = 16%
Evt. plus 30% van het voetgangersgebied (boomkronen, plantvakken)
= 2.742 m2 = 25%

M4: 45.187 m2 waarvan 1.990 m2 groen = 4%
50% van de binnentuinen= 4.362,5 m2 + 1.990=6.352,5 m2 = 14%
Evt. plus 30% van het voetgangersgebied (boomkronen, plantvakken)
= 3.917 m2 (= 10.269,5 m2) = 23%

Als we 'Het Balkon' meerekenen wordt de som als volgt:
14.516+ 6.352,5+3.917= 24.786 m2 = 34%
Als we parkeergarage 'slurf' ook ene groen dak geven wordt het = 44%

M5: 35.166 m2 waarvan 6.893m2 groen = 20%
Inclusief 50% van de binnenterreinen= 2.814 m2 (=9.707 m2) = 28%
Evt. plus 30% van het voetgangersgebied (boomkronen, plantvakken)
= 2.759m2 (=12.466 m2) = 35%

Als we 'Het Weeskinderenpark' meerekenen wordt de som als volgt:
Totaal plangebied: 35.166+31.917= 67.083 m2
25.449m2+12.466= 37.915 m2 = 57%

*Weeskinderenpark is Het Dijkpark

SP

Vraag 1: Kan het zijn dat het provincie toch niet akkoord gaat met 55%? Ook na vaststelling in de gemeenteraad?

Antwoord:

Dordrecht levert een positieve bijdrage aan de gemeenschappelijke doelstellingen op het gebied van de woningbouwproductie en de sturing op de totale woonvoorraad, ook in relatie tot de Dordtse doelstellingen op het gebied van de sociaal-economische ontwikkeling van de stad. Het college heeft afgelopen periode intensief overleg gevoerd met de provincie en heeft de groeipadbrief aan het provinciaal bestuur voorgelegd. Het college is positief met betrekking tot het verdere gezamenlijke proces met de provincie. De provincie stuurt ook met name op de gevolgen voor de totale voorraad die voor tweederde uit betaalbare woningen dient te bestaan. Daar zit Dordrecht nu ruim boven (ruim 72%).

VVD (besloten sessie)

In de besloten vergadering van dinsdagavond zat een doorrekening naar 25% sociaal, waarbij de opbrengst met name opgehaald wordt door het programmeren van meer duurder segment woningen en te schrappen op betaalbare koop. Gezien de opgave in de stad en ook de realisatie zoals in het voorstel benoemd is lijkt ons dat ongepast.

Antwoord vragen 1 t/m 3: zie thematische beantwoording

Fractie Stam

Vraag 1: het verplaatsen Standplaatsen & slopen WKD: Wat is de specifieke winst financieel op dat deel om te wegen?

Antwoord:

Doelstelling is tegemoetkomen aan de enorme woningbehoefte, toevoeging van ruimtelijke kwaliteit. Het plan kent zoals bekend een groot financieel tekort ondanks rijkssubsidies. Zie hiervoor het raadsvoorstel.

Deelplan M5 is een essentieel, dragend deel van het plan. Het handhaven van de **woonwagenlocatie** heeft meer dan alleen financiële consequenties.

Gevolgen en risico's

- Er kunnen conform de huidige stedenbouwkundige variant 564 van de 2088 woningen (= -27%) minder gerealiseerd worden
- Het noodzakelijke groen (40% van het Woongebied en Groen- Park 1) dat op deze plek is voorzien zal deels in de andere deelgebieden gerealiseerd moeten worden. Dat beperkt daar de ruimte voor de realisatie van woningen (aantal nu nog onbekend maar substantieel)
- Een aanzienlijk deel van verkregen rijkssubsidies zal moeten worden terugbetaald vanwege de realisatie van minder woningen dan voorzien (meer dan 27%).
- De nu gemaakte afspraken met het rijk met betrekking tot de noodzaak van het vernieuwen van de aanlanding en de financiering daarvan zullen zeer waarschijnlijk ter discussie komen te staan

- Reëel risico op renovatie van de huidige aanlanding i.p.v. vernieuwing door RWS door het teveel uitlopen in de planning. (Onderhoud brug zelf is primair doelstelling RWS, i.c.m. tijdafhankelijkheid van andere RWS-projecten). Hierdoor is het de komende 30 jaar niet reëel is om in dit gebied woningen te realiseren en de beoogde kwaliteitsslag te bereiken voor de entree van de stad.
- Daarnaast is een nieuwe stedenbouwkundige uitwerking noodzakelijk en onderzoeken zullen opnieuw uitgevoerd moeten worden. Gevolg hiervan is vertraging die negatief doorwerkt op de financiële haalbaarheid van het plan (rente, inflatie en plankosten)

De omvang van het financieel effect is door alle directe effecten en risico's niet te overzien.

Conclusie; er is dan geen (economisch) uitvoerbaar plan meer. Hetgeen betekent dat naar alle waarschijnlijkheid RWS de aanlanding renoveert waardoor er geen nieuwe planvorming is de komende 25-30 jaar.

Het behoud van de woningen aan de **Weeskinderendijk-Oost;**

- Ruimtelijke effecten, zie hiervoor eerdere ambtelijke presentatie (6 mei 2025).
- Ten opzichte van behoud van (minder dan*) 44 woningen kunnen er 334 woningen minder worden gerealiseerd bij vergelijkbare goede inpassing (tot 16% van de 2.088). Dit komt neer op **: 63 sociaal, 85 betaalbaar, 15 middelduur en 171 markt (waarvan ca. 19 onder NHG-grens).
- Vraagt een aangepaste stedenbouwkundige uitwerking.
- Onderzoeken moeten deels opnieuw uitgevoerd worden.
- Minder schuifruimte in de ontwikkelpuzzel. Leidt tot vertraging en extra kosten.
- Risico op renovatie van de aanlanding door RWS door het teveel uitlopen in de plannings. (Tijdafhankelijkheid van veel andere RWS infra-projecten).
- Terugbetaling van een deel van verkregen subsidies vanwege realisatie van minder woningen.
- Het netto financieel effect van lagere opbrengsten en kosten uitgaande van 334 woningen is ca. € 17 mln. negatief op eindwaarde.
- Bij een kwalitatief mindere inpassing ten koste van 260 woningen is het effect ca. € 9 mln. negatief op eindwaarde.

** Bij behoud van woningen blijft ruimte doorsteken noodzakelijk (ca. 6 woningen). Ook zijn er al 12 woningen aangekocht en 8 in proces tot overeenstemming.*

*** In de besloten presentatie op 10 juni is abusievelijk de gemiddelde verdeling van de totale grex als basis gehanteerd voor de toelichting (o.a. 74 sociaal o.b.v. 22% sociaal) terwijl de berekening van de impact wel juist was maar gebaseerd op het gemiddelde binnen M4 (18,9% sociaal, 25,3% betaalbaar, 4,4% middelduur en 51,4% markt).*

Consequentie: behoud van Weeskinderendijk-Oost raakt de realisatie van 260 tot 334 woningen. Indien tot behoud wordt besloten dient, ten behoeve van de economische uitvoerbaarheid en juridische houdbaarheid van het bestemmingsplan, bij besluitvorming door de raad tevens tot € 17 mln. aanvullende dekking besloten te worden.

Thema "Hoge Bakstraat"

GL

Toegankelijkheid

*Toen we anderhalf jaar geleden het ontwerpbestemmingsplan kregen, was de tunnel aan de Hoge Bakstraat al uitgewerkt met trappen.

Vraag 10: Hoe staat het met de toegankelijkheid van deze tunnel in het huidige ontwerp?

Antwoord:

De toegankelijkheid van de verbindingstunnel wordt geborgd door aan beide zijden van het spooreplacement een lift en een trap met fietsgoot te realiseren. De lift zal toegankelijk zijn voor gebruikers van rolstoelen, scootmobielen en normale fietsen, en voldoen aan de wettelijk vereisten vanuit toegankelijkheid en de richtlijnen van de CROW-ASVV. De tunnel zelf loopt vanaf de zuidzijde met een helling van 0,7% op naar de Hoge Bakstraat. Deze hellingbaan is ontworpen rekening houdend met mensen met een mobiliteitsbeperking, met een helling niet steiler dan 1:25 (4%) conform de richtlijnen uit de ASVV 14.1.7 Hellingbaan.

Vraag 11: Wordt er vastgehouden aan het ontwerp met trappen, of is er een aanpassing voorzien waardoor de tunnel wél toegankelijk wordt voor:

- * rolstoelgebruikers,
- * fietsers met een handbike,
- * mensen met kinderwagens?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 10

Kosten

Vraag 12: Zie beantwoording bij thema Financiën

Vraag 13: Wat betekent de aanleg van de tunnel specifiek voor de financiële haalbaarheid van het Maasterras?

Antwoord:

Een nieuwe tunnel leidt tot een betere langzaam verkeer verbinding tussen wijken en is voor specifiek Maasterras nodig voor het functioneren van een autoluwe wijk. Als er niet stevig ingezet wordt op het stimuleren van lopen en fietsen, wordt de auto aantrekkelijker. Hieraan gekoppeld is het behalen van een lage parkeernorm. Omdat

het aantal parkeerplaatsen in het gebied – i.v.m. het aantal bijbehorende verkeerbewegingen – gemaximeerd is op 900 gaat een hogere parkeernorm direct ten koste van te realiseren woonprogramma. Verlaging van de grondopbrengsten gaat ten koste van de financiële haalbaarheid van het Maasterras. Ook is de tunnel belangrijk om het voor gebruikers van de parkeer hub zo laagdrempelig als mogelijk te maken in het centrum te komen.

Vraag 14: Betekent het dat als de tunnel in het bestemmingsplan staat, dat deze ook echt moet worden aangelegd? Of is er nog een mogelijkheid dat deze kan worden verwijderd uit het plan na vaststelling van het bestemmingsplan?

Antwoord:

De tunnel maakt onderdeel uit van een pakket aan maatregelen om de voor het plan vereiste lage parkeernorm te kunnen halen (zie antwoord bij de vorige vraag), en is dus essentieel. De tunnel moet daarom in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. Door de tunnel te schrappen kan niet meer aangetoond worden dat die lage parkeernorm te halen is.

De verplichting om een tunnel te realiseren volgt uit de toepassing van de parkeernorm. Om een vergunning met lage parkeernorm te kunnen verlenen moet aangetoond zijn dat de tunnel er ook echt komt. In de stedenbouwkundige uitwerking en optimalisaties die nog zullen volgen zal de tunnel worden beschouwd.

Gevolgen bij het eventueel schrappen van de tunnel

Vraag 15: Welke effecten zijn er te verwachten van een looproute van ongeveer 5 minuten langer, en een langere fietsroute van ongeveer 2 minuten als er geen tunnel is? Is er in beeld te brengen hoeveel passages er per dag te verwachten zijn in de tunnel?

Antwoord:

De nieuwe parkeerhub is voorzien ter hoogte van de Weeskinderendijk - Vlietweg, dus ten oosten van het huidige parkeerterrein Weeskinderendijk. De loopafstand via de Dokweg wordt dus langer. Bovendien wordt deze parkeervoorziening betaald. Gezien deze punten wordt het - voor het functioneren van de parkeervoorziening en afvangen van autoverkeer - nog noodzakelijker om de langzaam verkeerroute tussen het Maasterras en centrum zo optimaal mogelijk te maken - ofwel zo kort mogelijk. Naar verwachting zal er dagelijks veel gebruik gemaakt worden van deze tunnel. Nu staat het terrein met ruim 500 parkeerplaatsen op meerdere dagen nagenoeg vol. Het merendeel van deze personen heeft als bestemming centrum. Met de nieuwe parkeerhubs en het parkeerbeleid voorzien we een forse toename van deze stroom.

Vraag 16: Wat zijn de gevolgen voor de bereikbaarheid van het Maasterras voor voetgangers en fietsers? Als de tunnel in een hypothetisch geval geschrapt wordt?

Antwoord:

Deze verslechtert dan. Volgens het STOMP principe dienen er zo direct mogelijke voetgangers en fietsroutes te worden aangelegd ter voorkoming van onbedoeld autogebruik hetgeen past bij de realisatie van een autoluwe woonwijk

Vraag 17: Wat zijn de gevolgen voor de parkeernorm, als de tunnel in een hypothetisch geval geschrapt wordt?

Antwoord:

Een lager toe te passen mobiliteitsreductiefactor voor de fiets. Deze is nu –10% en wordt dan lager, met als gevolg een hogere te hanteren parkeernorm bij de toetsing van de aan te vragen omgevingsvergunningen.

PvdD

Vraag 3: Wordt de tunnel naar de Hoge Bakstraat alleen geschikt gemaakt voor voetgangers of ook voor fietsers? Is dit geborgd in het bestemmingsplan? Hoe wordt dit qua hellingen fysiek ingepast?

Antwoord:

Zie thematische beantwoording bij vraag 10 van GL

Dit is niet geborgd in het bestemmingsplan maar heeft in de uitwerking wel onze aandacht. De gemeente zal bij het ontwerp toepassing geven aan de ontwerpprincipes zoals opgenomen in het handboek Kwaliteit Openbare Ruimte waarbij toegankelijkheid een belangrijke eis is.

Vraag 4: Deze tunnel zal ook gebruikt worden door bewoners van Oud-Krispijn, vooral bewoners die rond de Viottakade wonen. Hoe komt hun wandel- en fietsroute naar de binnenstad via deze tunnel eruit te zien? Welke hindernissen/stoplichten komen zij hierbij tegen? Op welke manier heeft het college deze hindernissen/stoplichten gepoogd te minimaliseren? Kunt u dit schetsen op een kaart?

Antwoord:

De nadere uitwerking volgt na vaststelling. Er is goed in beeld dat met name de oversteken Hugo de Grootplein en de Korte Paralelweg/Havenstraat aandacht behoeven

Het ontwerp volgt later bij de uitvoering van het bestemmingsplan