

Bijlage 4



Startdocument Maasterras- Nota van beantwoording

Zienswijzen/reacties/adviezen

Het startdocument Maasterras Dordrecht heeft vanaf 10 november 2022 tot en met 22 december 2022 voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn is de gelegenheid geboden om schriftelijke zienswijzen in te dienen. Tevens is op 23 november 2022 een inloopmoment georganiseerd met de mogelijkheid om in te lopen en vragen te stellen over het OER en het proces. Op 10 november 2022 is de Commissie m.e.r gevraagd om een advies uit te brengen over het startdocument en zijn diverse instanties per mail gewezen op de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. Tot slot zijn door de gemeentelijke raadsfractie van GroenLinks vragen gesteld over het startdocument.

Naar aanleiding hiervan zijn binnen de termijn van ter inzage ligging de volgende schriftelijke reacties binnengekomen.

Nr.	Instantie	Type reactie
1.	Commissie m.e.r.	Advies
2.	Veiligheidsregio Zuid Holland Zuid	Zienswijze
3.	Rijkswaterstaat	Zienswijze
4.	Provincie Zuid Holland	Reactie (informeel)
5.	Waterschap Hollandse Delta	Zienswijze
6.	Fietsersbond, Dordtse Klimaatcoalitie, St. Platform Duurzaam Dordrecht en Milieudefensie	Zienswijze
7.	Havenbedrijf Rotterdam	Zienswijze
8.	Het Dordts Woongenootschap	Zienswijze
9.	Samen Leuk Oud Worden (SLOW)	Zienswijze
10.	NS Regiodirectie Zuid	Zienswijze
11.	Eigenaar in het projectgebied	Zienswijze
12.	Raadsfractie GroenLinks	Artikel 40 vragen.

Hieronder zijn alle reacties samengevat en van een beantwoording voorziening.

1. Advies Commissie m.e.r.

Samenvatting	Reactie college
De Commissie merkt op dat de gemeente al erg veel werk heeft verricht en veel informatie bij elkaar heeft gebracht. De opzet van Deel A en de foto van de leefomgeving is goed en beide documenten zijn een goede basis voor het opstellen (van deel B en C) van het OER. De Commissie beschouwt de punten a t/m e (hieronder opgenoemd) als essentiële informatie in het OER. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in het besluit over het	

Maasterras het MER in ieder geval deze informatie moet bevatten.		
a.	Concrete doelen van het Maasterras. In de Omgevingsvisie Dordrecht 1.0 zijn zeven hoofddoelen beschreven met daarbij een aantal subdoelen. Werk deze doelen uit voor het Maasterras en maak ze zodanig concreet dat varianten en alternatieven hieraan getoetst kunnen worden.	Het beoordelingskader in paragraaf 4.4 van het startdocument zal op verschillende onderdelen worden aangescherpt.
b.	Varianten en alternatieven. Onderzoek ook voor de thema's/ aspecten waar met de basisvariant wel de minimale kwaliteit wordt gehaald – in varianten of op andere wijze – in hoeverre en hogere kwaliteit kan worden bereikt. Onderzoek verder in ieder geval integrale alternatieven met de nadruk op klimaatbestendigheid, op energietransitie en duurzaamheid en op gezondheid.	In het OER zullen 3 alternatieven op de basisvariant uitgewerkt worden waarbij de nadruk komt te liggen op een of meer van de 7 doelen (thema's). Uitgangspunt daarbij is steeds zo hoog mogelijke kwaliteit op de (sub)doelen, los van de score in de basisvariant. Op die manier worden niet alleen de slecht scorende (sub)doelen onderzocht. Ieder alternatief zal een uitwerking krijgen in een stedenbouwkundig model dat getoetst wordt aan het beoordelingskader. De uitkomsten van deze toetsing zal gebruikt worden om de voorkeursvariant uit te werken en te vertalen naar het masterplan. In het verlengde van het advies van de Commissie zal in één van de alternatieven de nadruk komen te liggen op klimaatbestendigheid, energietransitie, duurzaamheid en gezondheid. Dit alternatief laat dan zien hoe de wijk er uit komt te zien als maximaal ingezet wordt op groen qua energietransitie, duurzaamheid, klimaatadaptatie en gezond. In de voorkeursvariant zal dan vervolgens de keuze worden gemaakt om bepaalde maatregelen uit dit alternatief wel of niet over te nemen, waarbij tevens – buiten het OER om - een beoordeling op (financiële) haalbaarheid zal plaatsvinden.
c.	Foto van de leefomgeving. Dit is de beschrijving van de situatie nu en deze geeft al veel informatie, maar heeft een verdiepingsslag nodig. Een aantal onderwerpen ontbreekt nog, vul de foto van de leefomgeving daarmee aan.	Wij zullen de gevraagde verdiepingsslag opnemen in de uit te voeren onderzoeken van het OER.
d.	Inzicht in doelbereik en effecten. Vergelijk de milieueffecten van de varianten. Toets de varianten ook aan de mate waarin de (sub)doelen gerealiseerd worden.	Het advies van de Commissie zal worden overgenomen in de uitwerking van het OER.
e.	Monitoring. Gezien de lange looptijd van het plan en de fasering in de realisatie is	In het OER wordt – conform het advies - een voorzet gedaan voor de invulling van het

	monitoring zeer belangrijk. Geef een goede aanzet voor een monitoringsplan.	monitoringsprogramma. Daarin wordt aangegeven welke aspecten gemonitord worden en met welke nauwkeurigheid.
Algemene adviezen (als 'niet essentieel' aangemerkt)		
f.	Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het OER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het OER.	In het OER zal een samenvatting worden opgenomen die voldoet aan de eisen van zelfstandig leesbaar zijn en goede afspiegeling.
h.	Maak (sub)doelen voor Maasterras - waar mogelijk - concreter / kwantitatief, toegespitst tot specifieke doelstellingen voor het Maasterras.	Het beoordelingskader in het OER zal op dit onderdeel worden aangescherpt.
i.	Geef een onderbouwing van (de uitgangspunten van) het beoogde programma vanuit de behoefte aan de verschillende functies.	In het OER zal nader ingegaan worden op de uitkomsten van een behoefteonderzoek naar wonen en voorzieningen.
j.	Het startdocument bevat een overzicht van wet- en regelgeving en beleidskaders die relevant zijn voor de ontwikkeling van het Maasterras. Neem dit overzicht ook op in het OER en beschrijf of het plan kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Ga naast de in het startdocument genoemde regelgeving en beleidskaders in ieder geval in op: <ul style="list-style-type: none"> • Deltaprogramma Rijnmond Drechtsteden • Convenant Bouw Adaptief Zuid-Holland • Beleidsprogramma IenW/Programma Water en Bodem Sturend • Briefadviezen Woningbouw en klimaatadaptatie, Deltacommissaris • Waterbeheerprogramma's 2022-2027 van Waterschap Hollandse Delta • Grondstoffenakkoord circulaire economie • Regionale Energie Strategie (RES) Drechtsteden • Wet- en regelgeving en beleid ten aanzien van onder andere geluid (Actieplan Geluid 2019-2023), luchtkwaliteit (Schone Lucht Akkoord), (externe) veiligheid, nautische veiligheid en elektromagnetische velden 	Bij het OER zullen de door de Commissie voorgestelde onderdelen worden uitgewerkt.
k.	De procedure voor de milieueffectrapportage wordt doorlopen voor het bestemmingsplan voor het	In het OER zal een overzicht worden opgenomen van nog te nemen besluiten. Welke besluiten dat precies zijn, is op dit

	Maasterras. Daarnaast zullen andere besluiten genomen worden voor de realisatie van het voornemen. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de planning is.	moment nog niet te overzien. Dat hangt mede af van de keuzes die nog gemaakt moeten worden. Bijvoorbeeld een verkeersbesluit als uit de voorkeursvariant blijkt dat we de verkeersstructuur gaan wijzigen.
l.	Een onderbouwing van de locatiekeuze is noodzakelijk. Dit is van belang omdat ook in de omgevingsvisie de keuze voor woningbouw op deze locatie niet is onderbouwd en ook daar geen locatiealternatieven zijn onderzocht. Het OER moet daarom inzicht geven in welke (integrale) afweging is gemaakt en de rol die het milieubelang daarbij heeft gespeeld.	In de omgevingsvisie 1.0 is inderdaad geen expliciete locatiekeuze voor het Maasterras gemaakt. Die afweging heeft binnen de gemeente impliciet wel plaatsgevonden in de omgevingsvisie door de aanwijzing van ontwikkelgebieden waar binnenstedelijk nog woningbouw kan plaatsvinden. Bovendien is de locatiekeuze tot stand gekomen vanuit provinciaal beleid dat inzet op verstedelijking bij OV-knooppunten. In het OER zal een nadere onderbouwing plaatsvinden.
m.	Beschrijf in het OER de wijze waarop de stedenbouwkundige opzet van de basisvariant tot stand is gekomen en welke (milieu)overwegingen daarbij een rol hebben gespeeld.	In het OER zal een beschrijving van de stedenbouwkundige modellen behorende bij de drie alternatieven worden opgenomen.
n.	Neem een verantwoording op van de (gewijzigde) werkwijze variantenonderzoek.	In het OER zal – als uitwerking van de eerder aan de commissie toegestuurde memo – een verantwoording van de gemaakte keuze ten aanzien van alternatieven worden opgenomen.
o.	Fasering Uit het startdocument blijkt dat de realisatie van het programma gefaseerd zal plaatsvinden over een relatief lange periode, van 10 - 15 jaar. Dit betekent dat het plangebied en de deelgebieden er in verschillende fasen van realisatie anders uit komen te zien en anders gebruikt zullen worden. Dit heeft met name gevolgen voor de verkeerssituatie, de kwaliteit van de leefomgeving, de klimaatbestendigheid/ waterrobuustheid en de benodigde energie-infrastructuur in het gebied in deze aanlegperiode. Geef in het OER inzicht in de activiteiten die plaatsvinden in de verschillende fasen van realisatie (sloop, aanleg, inrichting, tijdelijke voorzieningen) en de eindsituatie en maak daarbij onderscheid in logisch gekozen deelgebieden.	Het advies van de Commissie zal worden overgenomen in de uitwerking van het OER.

p.	Neem in het OER een nadere onderbouwing van het gehanteerde studiegebied op. Dat studiegebied kan per doel of thema verschillen.	In het OER wordt – aan de hand van de verwachte effecten – het relevante studiegebied per thema beschreven.
q.	Verdiepingslag. Voor het OER (deel B en C) is voor veel onderwerpen nog wel een verdiepingslag nodig in de informatie die is opgenomen in de foto van de leefomgeving. Voorbeelden daarvan zijn mobiliteitstransitie, droogte, meerlaagsveiligheid en bodemverontreiniging. Ook ontbreekt voor sommige onderwerpen informatie. Bijvoorbeeld bij het onderwerp gezondheid ontbreken aspecten van gezondheidsbevordering en bij geluid ontbreekt informatie over de locaties van bestaande woningen en de geluidbelasting en verwachte hinder en slaapverstoring. Geef verder inzicht in de bedrijfsontwikkelingen in het gebied (autonome ontwikkeling). Daarnaast kan het concretiseren van de doelen (zie paragraaf 2.1) ertoe leiden dat aanvullende informatie nodig is.	De leefomgevingsfoto is een beschrijving van de huidige situatie en referentiesituatie van het plangebied. Aanvullende informatie, zoals de geconcretiseerde doelen, die nodig is om de transformatie van het gebied te beschrijven en te beoordelen wordt opgenomen in de achtergrondrapporten van het OER.
r.	Onderbouw in het OER per aspect waar de minimale- en de optimale kwaliteit op gebaseerd is.	Het OER zal op die manier worden uitgewerkt.
s.	Onderbouw hoe voldaan wordt aan het nieuwe sturende beleid ten aanzien van water en bodem.	In het OER zal dit worden uitgewerkt.
t.	Maak een globale omgevingsanalyse van het studiegebied en geef daarin een algemeen beeld van de natuurwaarden in het gebied, de verschillende leefgebieden en de aanwezige soortgroepen in het studiegebied. Maak hierbij onderscheid in deelgebieden met een verschillend karakter.	Het OER zal conform dit advies worden uitgewerkt.
u.	Beoordeel de leefkwaliteit en gezondheid aan de hand van de verschillende aspecten van gezondheidsbescherming en gezondheidsbevordering en kijk daarbij niet alleen naar de (op het eerste gezicht) realistische waardes, maar toets ook aan (hogere) ambities/doelen	In het OER zal dit worden uitgewerkt, daarbij worden de adviezen van de Commissie op de subdoelen lucht, geluid, EV, bedrijvigheid, cumulatie, gezondheidsbevordering, mobiliteit en duurzaamheid meegenomen. Zie ook de reactie op onderdeel b.
v.	Laat zien over welke milieuaspecten er onvoldoende informatie is door gebrek aan gegevens. Spits dit toe op milieuaspecten die in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat de consequenties van het tekort beoordeeld kunnen worden. Geef ook	In het OER zal dit worden uitgewerkt.

	aan of dat wat ontbreekt op korte termijn kan worden aangevuld.	
--	---	--

2. Veiligheidsregio ZHZ

Veiligheidsregio ZHZ		Reactie college
a.	In paragraaf van 5.5.4 van het startdocument wordt gemeld: Alleen het hotel (beperkt kwetsbaar object) ligt binnen het aandachtsgebied van het spoor. Het hotel wordt eerder genoemd in paragraaf 5,1 tabel 5.2: . M2 Waterfont - Hoteltoeren: 7.000 m2 bvo, 4 sterren, 80-100 kamers en congresruimtes. Een dergelijk gebouw is echter een kwetsbaar gebouw. Daarvoor gelden zwaardere maatregelen bij bouwen in een aandachtsgebied.	Hotel en kantoorgebouwen met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1.500 m2 per object worden in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) inderdaad aangemerkt als kwetsbare objecten. In de uitwerking van het OER zal een hotel als een kwetsbaar object worden aangemerkt.
b.	In paragraaf 4.4 van de leefomgevingsfoto wordt de spoorlijn naar het industrieterrein benoemd. De VRZHZ vraagt meer aandacht voor deze spoorlijn, ook in kader van verkeersveiligheid.	We beschrijven de impact en kijken naar de mogelijke inpassing van de stamlijn.
c.	Eveneens in paragraaf 4.4 wordt de vrijwaringszone langs de Oude Maas benoemd. Deze zone is echter gedeeltelijk 50 meter i.p.v. 25 meter.	In het OER zal dit nader worden beschreven. Zie in dit verband ook de reactie op zienswijze 3, onderdeel a en f (beantwoording reactie Rijkswaterstaat).
d.	Aan de Laan der Verenigde Naties wordt een waterstoftankstation gerealiseerd. Deze risicobron wordt niet genoemd in de inventarisatie van de risicovolle inrichtingen rondom het plangebied (leefomgevingsfoto, paragraaf 4.4).	Het OER zal op dit onderdeel worden aangevuld.

3. Rijkswaterstaat (RWS)

Rijkswaterstaat		Reactie college
a.	Nautisch belang Aan de oostelijke oever, ten zuiden van de stadsbrug, zijn verschillende ligplaatsen met divers gebruik (bijvoorbeeld auto afzetplaats, wachtplaatsen voor passage brug en loodswissel). In de toekomst moet dit gebruik mogelijk blijven.	Op 24 januari 2023 heeft een ambtelijk overleg met RWS plaatsgevonden. Afsproken is dat de gemeente bij nieuwe ontwikkelingen aan de Oude Maas eerst afstemming zal zoeken met RWS. Uitgangspunt daarbij is het huidige gebruik zoveel mogelijk behouden dan wel een gelijkwaardige oplossing.
b.	Mobiliteit Vanuit Mobiliteit zien we dat er een aantal knelpunten gaan ontstaan, zowel op het onderliggend wegennet van de gemeente Dordrecht als ook op de snelweg A16.	In het overleg van 24 januari 2023 is duidelijk geworden dat volledige overkluizing niet haalbaar is. De gemeente gaat in het kader van het OER nieuwe alternatieven uitwerken met minder

	<p>Bovendien is uw wens om ook de A16 bij de tunnelmond van de Drechtunnel te overkluisen, en de toe- en afritten 21 Dordrecht-Centrum te reconstrueren. Al met al ingrijpende maatregelen waarbij Rijkswaterstaat verkeerskundig geraakt wordt.</p> <p>De gewenste situatie voldoet nu niet aan de minimale kwaliteiten op het gebied van verkeersafwikkeling, dus moet er zoals vermeld een verkeersstructuurplan opgesteld worden.</p>	<p>ingrijpende gevolgen voor de verkeersafwikkeling op de A16 en toe- en afritten. Voordat we die alternatieven vastleggen in een bestemmingsplan zullen die ter toetsing aan de RWS worden voorgelegd. In dat kader zal tevens het opgestelde verkeersstructuurplan ter beoordeling worden toegestuurd.</p>
c.	<p>Geluid Geluidsgevoelige ontwikkelingen op of naast de rijksweg zullen vooraf afgestemd moeten worden met Rijkswaterstaat. Wij verzoeken u hiervoor tijdig het akoestisch onderzoek toe te sturen.</p>	<p>Het akoestisch onderzoek zal voorafgaand aan de bestemmingsplanprocedure ter beoordeling aan RWS worden toegestuurd.</p>
d.	<p>Wegbeheerbelangen Tijdig overleg over de haalbaarheid inzake het mogelijk verplaatsen van rijkswegen zoals, afrit 21 van de A16 en de afrit van de stadsbrug alsmede het mogelijk overkluisen van de tunnel is noodzakelijk.</p>	<p>Toegezegd wordt dat wij als gemeente tijdig in overleg zullen treden met RWS.</p>
e.	<p>Drechtunnel Alle aanpassingen van het gebied nabij ons perceel boven de tunnel zal in afstemming met Rijkswaterstaat moeten gebeuren. Ook het plan om de A16 te overkluisen moet vanuit tunnelbeheer/-veiligheidsaspecten voortijdig afgestemd worden.</p>	<p>Toegezegd wordt dat wij als gemeente tijdig in overleg zullen treden met RWS.</p>
f.	<p>Externe veiligheid Ten aanzien van externe veiligheid zijn er nog wel wat haken en ogen aangezien deze gebiedsontwikkeling ligt langs het spoor, de rijksweg A16 en de Oude Maas waar het vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. In hoofdstuk 4.5.1. is beschreven uit te gaan van een minimale kwaliteit ten aanzien van externe veiligheid dat als zodanig is geformuleerd: "Geen zeer kwetsbare gebouwen/activiteiten binnen het explosie aandachtsgebied. Geen nieuwe (beperkt-) kwetsbare activiteiten in het brand aandachtsgebied." Uit het plan blijkt echter het voornemen om een hotel (beperkt kwetsbaar object) binnen</p>	<p>In de zienswijze van RWS wordt de brug genoemd als omleidingsroute voor gevaarlijke stoffen. Na overleg met RWS blijkt dat de N3/A15 de omleidingsroute is. Het OER behoeft op dit onderdeel geen aanpassing. In het OER zullen alle voor externe veiligheid relevante aspecten worden benoemd, ook de risico's rondom de vaarweg, de eventuele komst van een hotel en de verantwoording van het groepsrisico. Deze verantwoording zal ter beoordeling aan RWS worden toegezonden. NB: uit het overleg op 24 januari 2023 bleek dat aan de handelskade ook nog een Kegelligplaats is gesitueerd. Het betreft een autoafzetplaats en drinkwaterpunt waar een kegelischip ook gebruik van mag maken. Een</p>

	<p>het aandachtsgebied van het spoor te ontwikkelen. Wij zijn zeer benieuwd met welke maatregelen / verantwoording van het groepsrisico getracht wordt aan de minimale kwaliteit te voldoen.</p> <p>Tevens vragen wij aandacht te schenken aan de risico's inzake de omleidingsroute voor gevaarlijke stoffen over de Stadsbrug door het nieuwe plangebied (met meer woningen).</p> <p>Tot slot vragen wij uw aandacht voor mogelijke bijkomende risico's op het gebied van externe veiligheid bij het al dan niet overkluisen en/of verleggen van de aansluitingen van de A16.</p>	<p>kegelschip mag maar een half uur op deze plek aanliggen.</p>
g.	<p>Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr)</p> <p>Indien de activiteiten gesitueerd zijn binnen het beheergebied van Rijkswaterstaat (Wbr-gebied) of het beperkingengebied dan is deze activiteit nu vergunningplichtig op grond van de Wbr. Ik verzoek u hiermee rekening te houden.</p>	<p>Door RWS wordt ter informatie een actuele kaart met beheersgebieden Wbr toegezonden. Met het ingaan van de Omgevingswet wordt dit het beperkingengebied die er toe verplicht om binnen die zone na te gaan of een vergunning noodzakelijk is.</p>

4. Provincie Zuid-Holland (informele overlegreactie)

Provincie Zuid-Holland		Reactie college
a.	<p>Compensatie bedrijventerrein</p> <p>We willen compensatie van bedrijventerreinen onder de aandacht brengen voor de delen waar sprake is van transformatie naar een andere bestemming/verlaging van de milieucategorie (zoals bedoeld in artikel 6.12).</p> <p>Dit is geen onderdeel van het OER maar wel een belangrijk onderwerp om op tijd met elkaar over in gesprek te gaan wanneer jullie meer inzicht hebben over de locaties/delen van het plangebied waar dit van toepassing gaat zijn.</p>	<p>In het bestemmingsplan zal een onderbouwing worden opgenomen hoe compensatie zal plaatsvinden. Daarbij baseren we ons op de in voorbereiding zijnde regionale bedrijventerreinvisie.</p>
b.	<p>Detailhandel</p> <p>Ook wordt er gesproken over 2.500 m² detailhandel in het plangebied. Ook voor dit onderwerp is het goed om contact te hebben om te kijken hoe dit zich verhoudt tot de provinciale regels voor detailhandel (artikel 6.13)</p>	<p>Een nadere onderbouwing van de behoefte aan voorzieningen zal ter beoordeling aan de provincie worden toegestuurd. De uitkomsten hiervan wordt vastgelegd in de toelichting van het op te stellen bestemmingsplan.</p>
c.	<p>Bij het deel over klimaatadaptatie in het OER is droogte niet meegenomen. Deze wordt in de Omgevingsverordening Zuid-Holland wel genoemd als onderdeel van klimaatadaptatie</p>	<p>Het OER zal op dit onderdeel worden aangevuld. Zie in dit verband ook de reactie op het advies van de Commissie m.e.r. onderdeel q.</p>

	naast overstrooming, hitte en wateroverlast (artikel 6.27a).	
d.	We hebben nog geen reactie gehad van onze collega's externe veiligheid. Mochten hier specifieke ateliers of afstemmingsafspraken over komen goed om daar nog contact over te hebben. Dan kunnen onze collega's externe veiligheid kijken of ze het nodig vinden om aan te sluiten.	Afgesproken is dat de provincie ambtelijk betrokken wordt bij de uitwerking van het thema externe veiligheid. Een eerste overleg heeft inmiddels plaatsgevonden.

5. Waterschap

Waterschap		Reactie college
a.	<p>Beleid</p> <p>We missen in hoofdstuk 2: het beleid van waterschap Hollandse Delta. Denk hierbij aan de Keur (waterschapsverordening) en onze programma's (o.a. het waterbeheerprogramma 2022, etc.). Graag nog aanvullen met onze beleidskaders.</p>	In het OER zal het beleid van het waterschap worden opgenomen.
b.	<p>Cultureel versus waterstaatswerken</p> <p>Het herstellen van de oude structuur van het watersysteem kunnen we ons bij aan sluiten. Wel moet dit niet ten koste gaan van de functionaliteit ervan.</p>	Dit advies wordt meegenomen in het uitwerken van de alternatieven en de voorkeursvariant.
c.	<p>Waterstaatswerken</p> <p>De belangen van de waterveiligheid en het watersysteem zijn in het huidig document voldoende benoemd. De verdere uitwerking zal beoordeeld moeten worden langs de geldende toetsingskader en beleidsregel. Daarnaast heeft het waterschap een belang in de waterketen (afvoeren afvalwater) dit aspect moet nog verder uitgewerkt worden. Mede omdat de waterkwaliteit (door vasthouden) slechter kan worden. Aanvullend dient eveneens het grondwaterbelang, als onderdeel van het watersysteem, bekeken te worden (ofwel wat zijn de effecten van deze ontwikkeling op de kwaliteit en kwantiteit van het grondwater).</p>	Het OER zal op deze onderdelen een nadere uitwerking krijgen.
d.	<p>Planvorming/ontwerpen</p> <p>Graag sluiten we vanuit het waterschap aan bij de verdere planvorming/ontwikkeling.</p>	Met het waterschap heeft ambtelijk overleg plaatsgevonden op 13 februari 2023. Daarnaast waren zij aanwezig bij het ontwerpatelier op 14 maart 2023. Ook voor het vervolg daarna zetten wij in op samenwerking met het waterschap.

6. Fietsersbond, Dordtse Klimaatcoalitie, St. Platform Duurzaam Dordrecht en Milieudefensie

Fietsersbond e.a.	Reactie college
<p>a. Planologische onbalans De Dordtse woningbouwexpansie komt voort uit de woningbehoefte. De economische motieven hebben hierbij een hoge prioriteit. De spin-off van de woningprogrammering op het gebied van mobiliteit en daarmee samenhangende ruimtelijke en milieugevolgen lijken daardoor volgend/secundair. Deze benadering is in onze ogen onevenwichtig en riskant. We vinden dat de ruimtelijke draagkracht en milieukwaliteit een meer sturende en corrigerende rol moet krijgen. Een benadering die ook in het OER moet worden verwerkt. Het duidelijk vergroten van het fietser- en voetgangersaandeel is sterk gebaat bij mindere groei van het autoverkeer, en daarmee ook de verkeersveiligheid en de luchtkwaliteit. Ambities in die richting worden verpakt in terminologie zoals 'inzetten op' en 'streven naar'. Lovenswaardig; maar ze leveren geen garanties. Streven naar de adviesnorm van de WHO 2021 en in de praktijk terugvallen op de WHO-norm van 2005 is daarvan een schrijnend voorbeeld.</p>	<p>In het OER gaan we drie alternatieven uitwerken en per alternatief de effecten in beeld brengen. Een van die alternatieven is een stedenbouwkundig model waarbij maximaal wordt ingezet op ruimtelijke draagkracht en milieukwaliteit. Zie in dit verband ook onze reactie op het advies van de Commissie m.e.r. onderdeel b.</p>
<p>b. Subjectiviteit De nu gehanteerde prioriteitstelling voor de woningbouw en economie levert een gekleurde beoordeling op van milieuaspecten en leidt makkelijk tot oprekking of verschuiving van belemmerende grenzen. Daarvan is een voorbeeld al goed zichtbaar in de toets aan de Nationale Omgevingsvisie (Novi 2020), blz. 6. Daar wordt zeer voorbarig gemeld dat de herontwikkeling van het Maasterras één op één aansluit bij onder meer de uitgangspunten voor een gezonde stad. Dat is echter gegeven de locatie en spin-off qua mobiliteit allerminst zeker. De slager lijkt hier het eigen vlees te keuren. De eerste eigen effectentoets van de basisvariant op luchtkwaliteit verderop in de nota scoort 'voldoet niet' (blz. 49). Gegeven de uitgebreide spin-off op verkeersgebied is er de noodzaak om een groter deel van de omgeving te betrekken. Meer dus dan alleen het plangebied en direct aansluitende</p>	<p>De keuze om Maasterras te ontwikkelen is eerder in omgevingsvisie 1.0 gemaakt. Daarbij is tevens een impactanalyse (een soort m.e.r.-light) uitgevoerd die laat zien dat de ontwikkeling van het Maasterras impact zal hebben op de rest van de stad als het gaat om meer verkeer en hinder vanwege geluid en lucht. Die impact op de gezonde stad zal dan in het OER dan ook nadrukkelijk in beeld worden gebracht. Niet alleen voor het Maasterras maar ook de effecten voor de gehele stad. Dit kan als consequentie hebben dat bepaalde planonderdelen niet of anders uitgevoerd moeten worden. Het OER is juist bedoeld om die effecten in beeld te brengen zodat de raad een goede afweging kan maken als het gaat om het realiseren van de groeiopgave en de effecten die dat heeft op de stad.</p>

	omgeving. Een mogelijke consequentie hiervan is dat de planonderdelen als veroorzakers worden heroverwogen.	
c.	<p>Flexibiliteit</p> <p>In de nota staat op blz.4 <i>'Na afronding van het OER wordt door actieve monitoring gekeken of de gemaakte keuzes en het bijbehorende spelregelkader nog kloppen, of dat bijsturing gewenst is. Dit maakt dat het MER 'levend' blijft en actief de herontwikkeling kan ondersteunen'</i>. Dit is een plausibele werkwijze met overigens een niet denkbeeldig misbruik. Het oprekken van knellende (milieu-)spelregels vanwege bijv. economische motieven is vaker voorgekomen. Streven om onder de maximale toelaatbare norm van de gezondheidsbelasting te komen is ethisch verantwoord dan op die norm aan te sturen. 'Zicht hebben op de WHO-norm 2021' geeft weinig zekerheid en is vaag. En het intussen in werkelijkheid hanteren van de norm van de advieswaarden van de WHO 2005 als minimum, is alarmerend.</p>	<p>We zullen met het OER – in lijn met het advies van de Commissie m.e.r. – de milieueffecten objectief en meetbaar in beeld brengen. Zie hiervoor de beantwoording van het advies van de Commissie m.e.r. onderdeel a. De Commissie adviseert om de doelen voor het Maasterras zodanig concreet te maken dat varianten en alternatieven hieraan getoetst kunnen worden.</p>
d.	<p>Doelstellingen</p> <p>De nota is opgesteld binnen de kaders van het vorige coalitieprogramma. Echter in het nieuwe Politiek akkoord 2022 – 2026 van de gemeenteraad is opgenomen dat de gemeente in 2040 energieneutraal wil zijn. In deze startnotitie wordt nog uitgegaan van 2050. Dit levert mogelijk een andere prioritering op.</p>	<p>Deze aanscherping wordt meegenomen in de uitwerking van het OER en vertaalt zich naar een alternatief waarin we inzetten op de ambities ten aanzien van de thema's groenblauw, gezondheid en energie.</p>
e.	<p>Effect op verkeersstructuur elders</p> <p>Ondanks de begrenzing van het onderzoeksgebied is het geen afgesloten gebied, moet er rekening worden gehouden met de ontwikkelingen in de omgeving. Zoals</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. het effect op mobiliteitspatronen en wijzigende verkeersintensiteit elders in de stad. Vanuit meerdere aannames rond autobezit en gebruik. Niet alleen vanuit de meest optimistische aannames. 2. planactiviteiten en voornemens elders, zoals verkeersmaatregelen op de Spuiboulevard en de Burg. de Raadsingel, 3. plannen bij de gemeente Zwijndrecht voor het stationsgebied, de aansluiting van de stadsbrug. <p>Overigens is ons duidelijk dat door het plan ook positieve effecten worden gegenereerd</p>	<p>De ontwikkeling van het Maasterras zal inderdaad ook effecten hebben op de rest van de stad. Wij gaan die effecten ook in beeld brengen en betrekken bij de afweging van de drie alternatieven.</p> <p>Ten behoeve van het OER zal een verkeersstructuurplan (VSP) Maasterras worden opgesteld om de planvoornemens elders in beeld te brengen.</p>

	<p>t.a.v. het stedelijk auto-, ov, fiets- en wandelnetwerk en indirect ook aan het woon-, werk- en winkelklimaat in Dordrecht. Onze zorg betreft het onvoldoende in kaart brengen van de kritische effecten en het oplossen daarvan ook elders, waarbij de oorzaak, het programma , teveel buiten schot blijft.</p>	
f.	<p>Luchtkwaliteit nabij tunnelmond en elders Het is merkwaardig dat een nieuwe wijk met zeer hoge dichtheid wordt gesitueerd op de vanuit luchtkwaliteit/ geluid meest belaste locatie in Dordrecht. In het ontwerp is als reparatie een overkapping van de A16 getekend. Daarbij is nog geen enkele zekerheid omtrent enige haalbaarheid gemeld. Het eventueel realiseren van een overkapping verschuift dit serieuze vraagstuk richting Wielwijk. Ons inziens een ernstig aandachtspunt en te onderzoeken vraagstuk binnen het OER. Over zowel de effecten met als zonder overkapping is duidelijkheid gewenst (variantenonderzoek). De spin-off van het verkeer is een aandachtspunt van de hoogste orde. Dit geldt voor een groot gedeelte van de omgeving. Dit betekent modelmatige doorrekening op uitgebreide schaal voor het wegennet.</p>	<p>De effecten op de luchtkwaliteit van zowel de huidige tunnelmond als de nieuwe tunnelmond (ten gevolge van de gedeeltelijke overkapping over de A16) op het plangebied zal nadrukkelijk in beeld worden gebracht, ook ten opzichte van bestaande woningen. Als het onderzoek op dit onderdeel negatieve gezondheidseffecten laat zien is dat een belangrijk negatief effect dat minimaal een expliciete afweging vraagt in de keuze en locatie van een nieuwe overkapping. Daarbij in overweging nemend dat een overkapping op de gebieden van geluid, de mogelijkheden voor groen en bewegen als mede ruimtelijke kwaliteit ook positieve (gezondheids-)effecten kan opleveren. Ook deze effecten zullen bij de afweging worden betrokken. Voor zowel luchtkwaliteit als geluid zullen de effecten van al het autoverkeer in het OER in beeld worden gebracht.</p>
g.	<p>Fiets Het streven naar 'Dordrecht Fietsstad' kan vanzelfsprekend op onze volmondige 'instemming rekenen. Echter wanneer in de nota ook wordt genoemd dat STOMP het uitgangspunt is, dan verwachten wij ook meer expliciete aandacht voor stappen (wandelen). Daarbij komt dat het voorkomen van verplaatsingen zelfs nog voor STOMP komt. Binnen de planontwikkeling worden waardevolle bouwstenen geleverd voor zowel fietsgebruik als versterking van het lokale en regionale fietsnetwerk. Sowieso is de locatiekeuze vanuit fiets- en ov/spoorgebruik een verstandige. Echter de ligging naast de autosnelweg de A16 doet dat overigens voor een deel weer teniet.</p>	<p>Het STOMP principe zal in het OER nader worden uitgewerkt. Bouwstenen zoals nieuwe verbindingen voor fietsers en voetgangers, voorzieningen op loopafstand, deelmobiliteit en parkeren van de auto op afstand zullen gebruikt worden om de diverse alternatieven uit te werken. Het is daarbij duidelijk dat het de voorkeur heeft om zoveel mogelijk woningen zo dicht mogelijk bij het NS station te bouwen. De fasering van de woningbouw zal daar ook op gericht zijn.</p>
h.	<p><i>Uit de leefomgevingsfoto</i> Langzaam verkeer: 'Voor langzaam verkeer zijn de verkeersstructuur en de verbindingen</p>	<p>Voor de beoordeling van de huidige situatie wordt in paragraaf 5.2 geconcludeerd dat de verbindingen met centrum, station en</p>

	<p>met centrum, station en buitengebied niet optimaal ingericht. Directe verbindingen ontbreken op sommige plekken, waardoor de fietsreistijd doorgaans gelijk aan, of groter dan de reistijd met de auto is'. Het bevreemdt ons daarom dat de beoordeling van de bereikbaarheid met de fiets relatief goed scoort.</p>	<p>buitengebied niet optimaal zijn ingericht. Directe verbindingen ontbreken op sommige plekken waardoor de fietstijd doorgaans gelijk aan, of groter dan de reistijd met de auto is.</p> <p>De beoordeling van de basisvariant in paragraaf 5.4.2 scoort beter dan de huidige situatie, omdat deze basisvariant uitgaat van een nieuwe fiets- en voetgangersverbinding onder het spoor. Hierdoor verbetert de reistijd voor langzaam verkeer met ongeveer 20%. Langs het spoor wordt aangesloten op een nieuwe fietsverbinding, waardoor de bereikbaarheid van het station verbetert. De fietsverbindingen voldoen echter niet aan de eis voor hindernisvrije verbindingen bij de optimale kwaliteit. Daarom is de basisvariant in paragraaf 5.4.2 niet als optimaal gescoord.</p>
i.	<p><i>Uit de leefomgevingsfoto</i> Luchtkwaliteit: 'De concentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) voldoen binnen het hele plangebied aan de wettelijke grenswaarden. Wel liggen ze boven de WHOadvieswaarden. Het is de verwachting dat dit in de toekomst het geval blijft'. Een weinig hoopvol/ambitieuze vooruitzicht. De wringende relatie met 'gezonde stad' blijkt hier, maar wordt niet als zodanig onderkend.</p>	<p>De luchtkwaliteit en effecten hiervan op de gezondheid zullen nadrukkelijk meegenomen worden in het ontwerp. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar de nu heersende luchtkwaliteit maar ook naar de toekomstige luchtkwaliteit in zowel het plangebied als op het, voor de ontwikkeling relevante, stedelijk wegennet. In de referentiesituatie 2030 wordt in ieder geval voldaan aan de WHO advieswaarden uit 2005. De WHO advieswaarden uit 2021 worden in de referentiesituatie 2030 niet gehaald. Een studie van het RIVM in opdracht van het ministerie van I&W (Kamerbrief van 1 juli 2022 referentie IENW/BSK-2022/105990) naar de mogelijkheden om in het referentiejaar wel aan deze advieswaarden te voldoen laat zien dat Dordrecht hier zelfstandig geen mogelijkheden toe heeft.</p>
j.	<p><i>Uit de leefomgevingsfoto</i> Verkeersveiligheid: Verkeersveiligheid als criterium wordt meegenomen als onderdeel van het fietsbeleid. Dit is o.i. een eenzijdige benadering. Het veranderen van het wegennet en het verplaatsen/ of zelfs opheffen van een afrit van de snelweg kan hier een belangrijke bijdrage in leveren. Ze moet daarom ook in dat kader worden onderzocht voor alle modaliteiten. Zowel als veroorzakers van verkeersveiligheid als slachtoffer.</p>	<p>In het OER worden de effecten op verkeersveiligheid voor alle modaliteiten in beeld gebracht.</p>

k.	<p>Eerste globale toets van de basisvariant</p> <p>Overall is niet bepaald sprake van een hoog scorende toets voor de verschillende varianten. De door ons voorspelde forse nadelige effecten bij het onderdeel 'bereikbaarheid/verkeersafwikkeling' blijkt ondubbelzinnig. Score 'Voldoet niet'. Gemeld wordt: 'Aanpak knelpunten verkeersafwikkeling De knelpunten voor de verkeersafwikkeling worden niet direct veroorzaakt door de ontwikkeling van het Maasterras. Reeds in de autonome situatie zijn er knelpunten voor de doorstroming, de minimale kwaliteit wordt niet gehaald. Om de verkeersafwikkeling te verbeteren zal voor Maasterras een verkeersstructuurplan opgesteld worden'. Dat het Maasterras niet de veroorzaker is van de knelpunten is terecht. Maar daarmee lijkt te worden gesuggereerd alsof er geen belastende relatie bestaat tussen Maasterras en bestaande knelpunten. Helder is natuurlijk dat onder invloed van het Maasterras de knelpunten verergeren. Dit onderdeel illustreert dat de huidige verkeersstructuur met al bestaande knelpunten een door ons bekritiseerde volgzame rol krijgt toebedeeld. De intenties worden door ons positief beoordeeld. Qua prioriteit bepleiten we een koppositie voor het fietsverkeer in dit planstadium in plaats van de op zich goede bedoelingen die pas in een later stadium het daglicht gaan zien. Dit is noodzakelijk om de ambitie van 'Dordrecht een echte fietsstad' waar te maken. En ook omdat vervoerspatronen, indien ze eenmaal zijn 'vastgezet' moeilijk zijn te veranderen.</p>	<p>Het OER met de drie alternatieven is juist bedoeld om na te gaan of er een alternatief mogelijk is waarbij hogere scores worden gehaald. De extra verkeersdruk die de ontwikkeling van Maasterras zal veroorzaken zal daarbij een belangrijke rol spelen. Het OER moet duidelijk maken of een alternatief gericht op het terugdringen van automobilititeit ten gunste van voetganger, fiets en OV, de negatieve effecten kan beperken. De maatregelen die effectief blijken worden - waar mogelijk - opgenomen in de op te stellen voorkeursvariant. De inzet op de fietsstad Dordrecht ligt daarbij voor de hand, tenzij blijkt dat dit te veel negatieve effecten oplevert voor andere doelen dan wel de haalbaarheid onder druk zet. Het OER moet die afweging inzichtelijk gaan maken.</p>
i.	<p>Luchtkwaliteit (Dordrecht gezonde stad?)</p> <p>Blz. 49 'Uit de berekeningen blijkt dat de grootste toename van luchtverontreiniging door de ontwikkeling van Maasterras optreedt langs de Laan der VN, ter hoogte van de onderdoorgang van de Zwijndrechtsebrug. De toenames voldoen aan de minimale kwaliteit, de optimale kwaliteit wordt niet gehaald. Op de toeleidende wegen naar de Zwijndrechtsebrug is een lichte afname van luchtverontreiniging (0,1 – 0,2 µg/m³) berekend. De hoogste concentraties langs de randen van de ontwikkelvelden voldoen aan de WHO-advieswaarden uit 2005. De</p>	<p>Uit de initiële berekeningen is op te maken dat de plannen voor het Maasterras leiden tot een grotere toename van luchtverontreiniging dan de in de optimale kwaliteit gedefinieerde maximale toename. De toename van 0.7 µg/m³ voor stikstofdioxide, 0.5 µg/m³ voor Pm10 en 0.1 µg/m³ Pm2,5 is echter lager dan de in de minimumkwaliteit gedefinieerde maximum toename en is niet zodanig van omvang dat deze het hoofddoel van het luchtkwaliteitsbeleid (het op termijn voldoen aan de WHO advieswaarden) buiten bereik brengt.</p>

	<p>advieswaarden van 2021 worden voor geen van de drie stoffen gehaald".</p> <p>Helaas wordt, conform onze verwachtingen, al meteen de oprekconstructie gebruikt om naar lagere normen te grijpen. Dit om een alibi te hebben en te kunnen beweren dat we verantwoord tot de maximale grens van luchtvervuiling ten koste van de gezondheid zijn gegaan. De ernstige cijfers omtrent hart- en vaatziekten en ademhalingsstoornissen, aangetoond gerelateerd aan luchtkwaliteit, maken duidelijk nog steeds onvoldoende indruk. Het is van belang om ook de toename van verkeer (tot 2030) elders dan langs de randen van het plangebied inzichtelijk te maken. Gebruikers van de buitenruimte (de Stappers en de Trappers) en bewoners in Dordrecht moeten kennis hebben van de luchtkwaliteit en de wijzigingen daarin.</p>	<p>Zoals onder i aangegeven is Dordrecht niet in staat om zelfstandig de WHO advieswaarde 2021 te bereiken. Het binnen bereik brengen van deze waard vergt samenwerking op zowel landelijk, provinciaal en regionaal/lokaal niveau. Daarom is Dordrecht toegetreden tot het Schone Lucht Akkoord (SLA). Hier wordt met een breed pallet aan luchtkwaliteit verbeterende maatregelen gewerkt aan het op termijn behalen van de WHO advieswaarde 2021.</p> <p>Ook is aangegeven dat de luchtkwaliteit op het, voor de ontwikkeling relevante, verkeersnetwerk in beschouwing wordt genomen. De beschouwde wegen zijn aangegeven op de figuren 4.6, 4.7 en 4.8 op blz 29 van de Leefomgevingsfoto Maasterras Dordrecht.</p>
m.	<p>Variantenonderzoek</p> <p>Nu al zijn er kritische effecten bij 2.200 woningen, laat staan bij 'optimaal' 4.000 woningen. Dit wordt desalniettemin toch bij het variantenonderzoek meegenomen (blz. 58). Er worden 3 accenten genoemd voor te onderzoeken stedenbouwkundige modellen: Bereikbare stad, aantrekkelijke stad, en gezonde stad. Een merkwaardige keuze om dit los van elkaar te onderzoeken. Blz. 59: 'Het doel van het OER is om te komen tot een voorkeursalternatief voor het Maasterras. Dit voorkeursalternatief hoeft niet één van de varianten te zijn, het kan ook een combinatie van varianten zijn. Het OER beschrijft hoe deze voorkeursvariant tot stand gekomen is. Voor het voorkeursalternatief wordt het omgevingsplan opgesteld'. De variant met 4.000 woningen begrijpen we niet. Dan zijn de kritische uitkomsten van de eerste effectentoets niet begrepen.</p>	<p>De variant om tot 4.000 woningen te bouwen in het Maasterras is terug te leiden tot een opgave uit de gemeentelijke omgevingsvisie om in Dordrecht 10.000 woningen te bouwen. Daarmee dragen we op deze manier bij aan de nationale woningbouwopgave, die voor het aandeel Zuid-Holland met name is toegedeeld aan locaties langs de oude lijn Dordrecht – Leiden.</p> <p>Uitgaande van deze opgave ligt het voor de hand om een variant te onderzoeken waarin een zo groot mogelijk deel van de bouwopgave landt op de locatie Maasterras in plaats van locaties elders in de stad die ten opzichte van het station minder gunstig zijn gelegen.</p>

7. Havenbedrijf Rotterdam

Havenbedrijf Rotterdam		Reactie college
a.	<p>Algemeen</p> <p>Op pagina 25 (paragraaf 4.4.) wordt aangegeven dat voor verschillende milieuaspecten wordt gekeken naar de aanwezige categorieën bedrijven. Dat is wat ons betreft een verkeerd uitgangspunt.</p>	<p>Wij kunnen instemmen met dit verzoek. In het OER zal de planologische ruimte betrokken worden bij de beoordeling van de effecten voor bestaande bedrijvigheid. Daarbij opgemerkt dat die planologische ruimte niet alleen de milieucategorie</p>

	<p>Door alleen naar huidige bedrijven te kijken wordt de ontwikkeling van bedrijven in o.a. de haven van Dordrecht als het ware “op slot” gezet. Wij verzoeken u om in het beoordelingskader en het onderzoek uit te gaan van de planologische ruimte die in de betreffende bestemmingsplannen is vastgelegd.</p> <p>In paragraaf 5.2 wordt gesproken over relevante autonome ontwikkelingen. Hierin ontbreken de ontwikkelingen in het Zeehavengebied. Wij verzoeken u het stuk op dit punt aan te vullen.</p>	<p>betreft, maar ook de bestemmingsplanregels, waaronder die ten aanzien van geluidszonering en externe veiligheid. Per saldo is de uitbreidingsruimte hiermee beperkt.</p> <p>Het voorgaande neemt niet weg dat een plan met geprojecteerde woningen op korte afstand van het Zeehavengebied als consequentie kan hebben dat bestaande planologische rechten moeten worden beperkt. In de OER zullen wij een alternatief gaan onderzoeken waarbij we uitgaan van behoud van de planologische ruimte in het bestemmingsplan Zeehavens. Dit alternatief zal vervolgens getoetst worden op basis aan het beoordelingskader. De uitkomsten van deze toetsing zullen gebruikt worden om de uiteindelijke voorkeursvariant in de OER uit te werken. Op dat moment wordt ook duidelijk welke afweging wij maken ten aanzien van de toekomstige ontwikkelruimte van de Zeehavens.</p>
<p>b.</p>	<p>Bereikbaarheid</p> <p>De doorlopende spoorlijn die aan de noordwestzijde van de Laan der Verenigde Naties loopt, is de stamlijn die het Zeehavengebied ontsluit. Deze belangrijke functie van de stamspoorlijn wordt niet benoemd. Dit spoor wordt gebruikt door verschillende bedrijven en het gebruik neemt mogelijk toe de komende jaren. Wij verzoeken u dit aan te vullen.</p>	<p>In het OER zal worden onderzocht of, en hoe het gebruik van de stamlijn in te passen is in de gewenste woningbouwontwikkeling.</p>
<p>c.</p>	<p>Bereikbaarheid</p> <p>In paragraaf 5.4 wordt gesteld dat in de basisvariant diverse kruispunten in de avondspits een cyclustijd van meer dan 120 seconden krijgen. Bij een cyclustijd van meer dan 120 seconden is er sprake van een overbelast kruispunt met als gevolg dat er files ontstaan met mogelijk terugslag op het omliggende wegennet. Ook kruising 6, welke het zeehavengebied verbindt met de A16, is in de basisvariant overbelast. In het startdocument wordt gesteld dat daarmee niet voldaan wordt aan de minimale kwaliteit en dat maatregelen nodig zijn. HbR is het eens met die conclusie en wij zijn benieuwd naar de uitwerking van deze maatregelen en de effectiviteit daarvan.</p>	<p>De tabel in paragraaf 5.4 laat zien dat ook zonder Maasterras de cyclustijd van 120 seconde al wordt overschreden. Het betreft hier dus een knelpunt dat ook zonder Maasterras al gaat ontstaan.</p> <p>In het verkeersonderzoek ten behoeve van de OER laten wij onderzoeken welke maatregelen mogelijk zijn om dit knelpunt (deels) weg te nemen. Het gaat dan zowel om maatregelen op stadsniveau als maatregelen binnen het Maasterras. Het OER zal op dit onderdeel duidelijk moeten maken welk alternatief van het Maasterras het beste uitpakt voor de bereikbaarheid van de Zeehavens.</p>

d.	<p>Bereikbaarheid</p> <p>Wij missen in de bredere opgave die gepaard gaat met deze gebiedsontwikkeling de analyse naar de mogelijkheden voor optimalisatie van bestaande verbindingen en het potentieel voor de ontwikkeling van nieuwe langzaam verkeer-verbindingen richting de werklocaties ten westen van de A16. Juist door de bereikbaarheid van deze werklocaties voor het personeel te verbeteren kan een bijdrage geleverd worden aan de verbetering van de bereikbaarheid. Wij verzoeken u dan ook om deze analyse alsnog uit te voeren, mede in het licht van een goede bereikbaarheid voor alle modaliteiten van het zeehavengebied.</p>	<p>In de beoordeling voor mobiliteit kijkt het OER ook naar de verbindingen voor langzaam verkeer met de omgeving van Maasterras, waaronder met de werklocaties ten westen van de A16.</p>
e.	<p>Geluid</p> <p>In het startdocument ontbreekt een eenduidige definitie van cumulatief geluid. Wij verzoeken u dit aan te passen en in het startdocument en in het OER een duidelijke definitie op te nemen. Specifiek wijzen wij u op de aanpassing in de rekenregels voor de bepaling van het cumulatief geluid onder de Omgevingswet alsook de introductie van het aspect gezamenlijk geluid. Dit laatste is relevant met oog op de benodigde gevelwering van de woningen. Wij verzoeken u dan ook om het aspect gezamenlijk geluid toe te voegen in het startdocument en OER.</p>	<p>Wij nemen dit verzoek over. In het OER zal dit een nadere uitwerking krijgen.</p>
f.	<p>Externe veiligheid</p> <p>Op pagina 32 (paragraaf 4.5.3.) wordt nader ingegaan op het aspect externe veiligheid. De betreffende tekst gaat alleen over de externe veiligheid van de spoorlijn. Er wordt voorbij gegaan aan het feit dat met dit beleidsvoornemen veel nieuwe woonbebouwing nabij de vaarweg wordt gebouwd. Ook ontbreekt de uitleg over het gifwolkaandachtsgebied en het groepsrisico. Wij verzoeken u om het startdocument op deze punten aan te vullen en te betrekken bij het maken van het OER.</p>	<p>In de toelichting op externe veiligheid staat dat er diverse knelpunten zijn, gekoppeld aan de omliggende infrastructuur. De spoorverbinding is vervolgens benoemd als de maatgevende bron en is niet bedoeld als enige bron. Alle voor de externe veiligheid relevante aspecten zullen in het OER worden benoemd, ook de risico's rondom de vaarweg, de aandachtsgebieden (waaronder het gifwolkaandachtsgebied) en het groepsrisico.</p>
g.	<p>Externe veiligheid</p> <p>Op pagina 51 (paragraaf 5.5.4.) wordt gesteld dat het geplande hotel een beperkt kwetsbaar object is. Dat is niet correct, want het geplande hotel is met 7.000 m2 (zie</p>	<p>Hotel en kantoorgebouwen met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1.500 m2 per object worden in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) inderdaad aangemerkt als kwetsbare objecten. In de</p>

	<p>pagina 41) een kwetsbaar object. Wij verzoeken u om dit aan te passen.</p>	<p>uitwerking van het OER zal een hotel als een kwetsbaar object worden aangemerkt.</p>
h.	<p>Leefomgevingsfoto – Geluid Op pagina 36 van de bijlage (leefomgevingsfoto) is een afbeelding opgenomen van de geluidbelasting van het geluidgezoneerde industrieterrein Grote Lindt en Zeehavens. Het is niet duidelijk met welk rekenmodel deze afbeelding is gemaakt. Wij verzoeken u om bij het maken van het OER uit te gaan van het rekenmodel dat bij dit gezoneerde industriegebied hoort alsook de ligging van de geluidzone en de vastgestelde hogere waarden voor industrielawaai. Verder merken wij op dat nu nog niet geanticipeerd wordt op toekomstige ontwikkelingen als de Omgevingswet, zoals het betrekken van het nestgeluid. Wij verzoeken u om het veranderende juridische kader te betrekken bij het opstellen van het OER. Zie in dat kader ook onze eerdere opmerking ten aanzien van het cumulatieve en gezamenlijk geluid.</p>	<p>In het OER zal gebruik gemaakt worden van het huidige rekenmodel en gaan we uit van de huidige geluidzone en verleende hogere waarden. Daarbij wel opgemerkt dat een of meerdere alternatieven die in het OER onderzocht worden als uitkomst kunnen hebben dat de huidige zone aangepast zou moeten worden. In de uitwerking van de voorkeursvariant zal daar duidelijkheid over gegeven worden. Het veranderende juridisch kader zal waar mogelijk betrokken worden bij het OER.</p>
i.	<p>Leefomgevingsfoto – Geluid Ten aanzien van het scheepvaartlawaai wordt gesteld dat vanuit provinciaal beleid uitgegaan wordt van dezelfde normen als voor industrie, te weten 55 dB. Waarschijnlijk wordt hier bedoeld dezelfde normen als voor raillawaai. Daarvoor is een voorkeursgrenswaarde van 55 dB van toepassing. Wij verzoeken u het document aan te passen en het provinciaal beleid juist te verwoorden. Ook merken wij op dat in de Leefomgevingsfoto dB en dB(A) door elkaar wordt gebruikt, dit is (juridisch) niet correct en daarmee verwarrend. We verzoeken u om dit te verduidelijken.</p>	<p>Wij zullen in het OER op dit onderdeel een correctie aanbrengen ten opzichte van het startdocument.</p>
j.	<p>Leefomgevingsfoto – Externe veiligheid In deze bijlage (de leefomgevingsfoto) ontbreekt bij externe veiligheid de kegelligplaats in de Oude Maas, aan de zuidzijde van de Handelskade. Rondom zo'n kegelligplaats geldt een afstand, waarbinnen aaneengesloten woonbebouwing niet is toegestaan. Dit aspect mag dan ook niet ontbreken in het OER. We verzoeken u om dit aspect in de bijlage en in het OER toe te voegen.</p>	<p>De genoemde ligplaats betreft geen kegelligplaats, maar een autoafzetplaats waar ook kegelschepen gebruik van mogen maken. Zie hiervoor ook de beantwoording van 3-f. Ten aanzien van de referentiesituatie wordt verwezen naar de beantwoording onder 7a. De veiligheidscontour van de Zeehavens zal betrokken worden bij de uitwerking van het OER.</p>

<p>Verder wordt gesteld dat de referentiesituatie (toekomst zonder het plan) voor risico's van bedrijven gelijk is aan de huidige situatie. Die aanname is niet correct. Immers, er kunnen op basis van het vigerende bestemmingsplan Zeehaven Dordrecht risicobedrijven bij komen. De referentiesituatie hoort daar rekening mee te houden. Dat uitgangspunt wordt wel gevolgd voor weg, spoor en water maar voor bedrijven dus niet. Wij verzoeken u om dit aan te passen in het startdocument. Tot slot missen wij in de Leefomgevingsfoto de veiligheidscontour van de zeehaven Dordrecht. Wij verzoeken u om deze toe te voegen.</p>	
---	--

8. Het Dorchts Woongenootschap

Het Dorchts Woongenootschap	Reactie college
<p>a. Huisvesting collectieve woonvormen Wij waarderen het dat in het beoogde programma in de notitie ook ruimte is opgenomen voor huisvesting voor collectieve woonvormen. Daarmee ontstaat ook de mogelijkheid dat ons burgerinitiatief voor een wooncoöperatie op deze locatie gebouwd wordt.</p> <p>Voor het realiseren van een wooncomplex in coöperatief eigendom zijn een aantal zaken van belang.</p> <p>Allereerst moet er ruimte zijn voor dergelijke wooncomplexen. Het is goed als die ruimte concreet is vastgelegd.</p> <p>Onze intentie is dat de woningen permanent tot het huursegment zullen blijven behoren. Dat beperkt de financiële mogelijkheden voor het opnemen van hoge grondkosten in de exploitatie. Voordeel voor de gemeente is dat de woningen blijvend in het middensegment beschikbaar blijven, daar waar marktpartijen veelal de woningen na 10 of 20 jaar uitponden.</p> <p>Het vastleggen van ruimte voor collectief wonen is ook van belang voor de wijze waarop de gemeente nu de grond aanbiedt. Met het aanbieden door middel van tenders voor grote ontwikkelingsmaatschappijen zijn burgerinitiatieven als het onze nagenoeg kansloos. Zaak is dat het coöperatief wonen dan in de voorwaarden bij de aanbesteding is vastgelegd. Een variant is om aan te</p>	<p>In het beoordelingskader voor het OER is vastgelegd dat bouwplannen voor bijzondere doelgroepen een hogere score krijgen dan bouwplannen die dat niet doen. Als het gemeentebestuur daarvoor kiest zal dat doorwerking krijgen in de aanbestedingen die straks per deelgebieden worden opgestart.</p>

	<p>besteden onder groeperingen die tot doel hebben een coöperatief complex te realiseren.</p>	
b.	<p>Aantrekkelijke omgeving Om te zorgen dat de woningen voor de bewoners aantrekkelijk zijn is het zaak, dat er ook voldoende ruimte rondom de woningen is voor groenvoorzieningen en eigen grond voor collectief gebruik door de bewoners. Waar u spreekt van hoogstedelijk gebied met hoge dichtheid blijft het van belang een juiste balans te vinden tussen hoge dichtheid en voldoende ruimte voor een aantrekkelijke omgeving.</p>	<p>Het vinden van de balans tussen voldoende woningen en een aantrekkelijke groene woonomgeving is één van de belangrijke vraagstukken die in het OER onderzocht gaan worden. In één van de op te stellen alternatieven zal worden nagegaan welk bouwprogramma nog mogelijk is als maximaal wordt ingezet op groen, duurzaamheid en gezondheid. De uitkomsten van dit alternatief zullen gebruikt worden om de voorkeursvariant uit te werken. Zie ook de beantwoording onder c waarin toegelicht wordt hoe we denken dat het OER kan helpen om te komen tot een stedenbouwkundige voorkeursvariant met een optimale balans tussen de verschillende (soms tegengestelde) ambities.</p>
c.	<p>Luchtkwaliteit Een zorg is de discrepantie tussen uw doel voor een gezond leefklimaat en de constatering dat de locatie wel aan minimale eisen van luchtkwaliteit voldoet, maar niet aan de gewenste normering op dit vlak. Wij vragen u om aan te geven hoe de beoogde kwaliteit met een slimme situering van enerzijds woonbebouwing en anderzijds van verkeerswegen en andere planelementen toch tot een hoger plan kan worden gebracht.</p>	<p>Het OER moet straks het antwoord geven op uw vraag welke stedenbouwkundige uitwerking de discrepantie tussen ambitie en realiteit zo klein mogelijk weet te houden. Hoe we dat gaan uitwerken in het OER is hieronder kort samengevat. In het startdocument is een eerste stedenbouwkundige uitwerking voor het Maasterras opgesteld: de basisvariant. Deze basisvariant is beoordeeld op de 7 doelen uit de omgevingsvisie. Een van die doelen is gezondheid waarvan luchtkwaliteit een belangrijk onderdeel is. Uit die beoordeling blijkt dat de basisvariant niet optimaal scoort op luchtkwaliteit maar wel boven de gestelde minimale kwaliteit uitkomt. In de op te stellen OER gaan we drie stedenbouwkundige alternatieven uitwerken. Per alternatief zal worden beoordeeld of die tot een betere score leidt. Vervolgens gaan we in het OER een stedenbouwkundige voorkeursvariant opstellen waarbij we proberen het beste uit de drie alternatieven samen te brengen. Een van de alternatieven is er op gericht zo goed mogelijk de ambities te behalen op het gebied van gezondheid, klimaat, en biodiversiteit. Uit dit alternatief moet duidelijk worden welke maatregelen gunstig uitpakken voor deze doelen. Bij de uitwerking van de voorkeursvariant zal dan</p>

	<p>getracht worden zoveel mogelijk van die maatregelen over te nemen, mits dit niet ten koste gaat van de andere doelen en de maatregelen ook uitvoerbaar zijn. Op die manier willen wij met het OER het Maasterras naar een hoger plan tillen.</p>
--	---

9. Samen Leuk Oud Worden (SLOW)

Samen Leuk Oud Worden (SLOW)		Reactie college
a.	<p>Hoofdboodschap Biedt ruimte aan woongemeenschappen. Spreek uit en leg vast dat die ruimte er komt. 'De markt' kent naast projectontwikkelaars ook een omvangrijke vraagzijde van individuele woningen en collectieve woonvormen.</p>	<p>In het beoordelingskader voor het OER is vastgelegd dat bouwplannen voor bijzondere doelgroepen een hogere score krijgen dan bouwplannen die dat niet doen. Als het gemeentebestuur daarvoor kiest zal dat doorwerking krijgen in de aanbestedingen die straks per deelgebieden worden opgestart.</p>
b.	<p>Aantrekkelijke stad Positief is, en daar zijn wij blij mee, dat er in de omgevingsvisie ruimte is voor senioren en kleinschalige collectieve woonvormen (par. 3.2). Dat is in lijn met de landelijk groeiende aandacht voor collectieve woonvormen. De ministers De Jonge en Helder hebben onlangs bekendgemaakt dat van de tot 2030 nieuw te bouwen (ruim 900.000) woningen er 290.000 geschikt moeten zijn voor senioren. Het is tevens in lijn met beleid van de provincie Zuid-Holland die in dat kader een subsidie beschikbaar stelt voor het uitvoeren van haalbaarheidsonderzoeken met betrekking tot collectieve woonvormen. Ook binnen de gemeente Dordrecht zelf neemt de aandacht voor - al dan niet gemeenschappelijke - huisvesting voor senioren toe. Zie het gezamenlijke initiatief wetsvoorstel 'Knarrenhof' van de politieke partijen VSP en CDA. Inmiddels is meer en meer bekend dat senioren die verhuizen naar voor hen aantrekkelijke en geschikte woonvormen relatief grote huizen achterlaten voor jonge gezinnen. Zo dragen zij bij aan de noodzakelijke doorstroming op de woningmarkt. Op die manier wordt een golf van, nu juist achterblijvende, doorstroming op de woningmarkt teweeggebracht, hetgeen ook een belangrijke bijdrage aan de woonopgave van de gemeente kan leveren.</p>	<p>Zie antwoord 9a</p>

	<p>Gegeven het voorgaande is het, eufemistisch gesteld, 'verrassend' dat in de basisvariant géén specifieke ruimte is gereserveerd voor woningen of collectieve woonvormen voor senioren. Er wordt in de NRD slechts in algemene termen over gesproken. Collectieve woonvormen hebben in de regel, naast de directe fysieke component, ook extra voorzieningen zoals een tuin en/of een hofje en gemeenschappelijke ruimtes. Sterker zelfs, er is in het voorliggende plan 'geen specifieke ruimte voor bijzondere doelgroepen'. Wij willen hier derhalve pleiten voor ruimte bieden aan collectieve woonvormen voor senioren met specifieke voorzieningen.</p>	
c.	<p>Bereikbaarheid</p> <p>In de NRD wordt aangegeven dat bewoners van het toekomstige Maasterras in hoge mate zelfredzaam moeten zijn. Grotere zelfredzaamheid is ook voor SLOW een van de drijfveren voor het vormen van de woongemeenschap die wij voor ogen hebben. Daarvoor is mobiliteit in de vorm van goed bereikbaar openbaar vervoer noodzakelijk.</p> <p>Voor senioren is goede bereikbaarheid van met name winkels en zorgvoorzieningen extra belangrijk. Nabijheid van dergelijke voorzieningen zal zeker een bijdrage leveren aan beperking van de mobiliteit.</p> <p>Het té zeer beperken van parkeermogelijkheden is overigens wel iets waar nog eens naar gekeken zou moeten worden. De vraag is of het aannemelijk is dat bewoners van Maasterras in de mate die nu wordt voorzien, met openbaar vervoer naar werk, recreatie of andere doelen zullen reizen. Ondanks de doelstelling om de mobiliteit met eigen vervoer te beperken is het Maasterras tegelijkertijd wél de doorgaande route naar de parkeerfaciliteiten voor de binnenstad. De keuze van de locatie van die faciliteit gaat, zie de scores in de beoordeling van de basisvariant, ten koste van de lucht-, woon- en leefkwaliteit voor het Maasterras.</p> <p>Maasterras met dé parkeergarage voor de binnenstad is naar onze mening daarom strijdig met de doelstellingen 'Aantrekkelijke en Gezonde stad'</p>	<p>Het startdocument laat inderdaad zien dat er tegenstellingen kunnen ontstaan tussen doelen. Het op te stellen OER moet deze tegenstellingen zichtbaar gaan maken en zal uiteindelijk een voorkeursvariant moeten opleveren die (per saldo) zo goed mogelijk scoort op alle doelen en die tevens (financieel) haalbaar is. Het is uiteindelijk aan de raad om een keuze te maken als sprake is van strijdigheid tussen doelen. Hoe het OER daarbij kan helpen is nader toegelicht bij de beantwoording van zienswijze 8 onder c.</p>

d.	<p>Gezonde stad</p> <p>Een positief aspect van het voorliggende plan is de aandacht voor de gezondheid van de bewoners. Gezondheid is een breed begrip. Onder 'Gezonde stad' kan volgens de vereniging SLOW ook 'tegengaan van eenzaamheid' worden verstaan. Vanuit die optiek kan een link worden gelegd met 'ontmoeten', een subdoelstelling van 'Gezonde stad'. Collectieve woonvormen voor senioren, zeker die met een gemeenschappelijke ruimte, tuin en/of hofje, zijn daar bij uitstek op gericht en ingericht. Bij de vereniging SLOW is dat één van de kerndoelstellingen en drijfveren. Zie hiervoor onder 'bereikbaarheid': wat wordt, naast mobiliteit, verstaan onder zelfredzaamheid? Zelfredzaamheid lijkt in de NRD in een andere betekenis te worden gebruikt dan in de context van de 'participatiemaatschappij'. Collectieve woonvormen voor senioren zijn er juist op gericht om als senioren samen te kunnen blijven participeren en voor elkaar te zorgen in een wereld waarin overheden zich soms terugtrekken.</p>	<p>Zelfredzaamheid is genoemd in het kader van externe veiligheid. Met zelfredzaamheid wordt bedoeld de mate waarin aanwezigen zichzelf in veiligheid kunnen brengen bij dreigend gevaar, bijvoorbeeld door te schuilen, maar ook door te vluchten.</p> <p>Het klopt dat het doel gezondheid niet specifiek is uitgewerkt op sociale criteria zoals eenzaamheid. Dat komt ook omdat sociale criteria in deze fase van de planvorming nog niet concreet te toetsen zijn. Dat is pas mogelijk in de fase hierna als per deelgebied verkavelingsplannen worden opgesteld.</p> <p>Dit wil niet zeggen dat bij de uitwerking van de verkavelingsplannen geen aandacht zal zijn voor dit belangrijke thema. Met name in de aanbesteding van de deelplannen en het nog op te stellen beeldkwaliteitsplan zal dit concreet uitwerking kunnen krijgen.</p>
e.	<p>Overige doelen</p> <p>De kwalitatieve doelstellingen, waaronder geluid en luchtkwaliteit, halen slechts ternauwernood een voldoende in het huidige plan. Het lijkt erop dat de leefkwaliteit van de omgeving van de bewoners wordt uitgeruild voor de economische doelstelling van bereikbaarheid van de binnenstad voor bezoekers. Dat kan volgens ons niet de bedoeling zijn.</p>	<p>Het OER is bedoeld om te onderzoeken of er alternatieven of varianten mogelijk zijn die tot minder nadelige effecten leiden. Het is uiteindelijk aan de gemeenteraad om een evenwichtige keuze te maken tussen kwalitatieve doelen en economische doelen.</p>
f.	<p>Conclusies en aanbevelingen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. In de huidige opzet bieden de plannen voor het Maasterras te weinig perspectief voor collectieve woonvormen voor senioren. Hiermee wijkt de gemeente af van beleid terzake van het rijk en de provincie Zuid-Holland en wensen vanuit de gemeenteraad. 2. Wij adviseren om in het project in beginsel een aantal - twee of drie - concrete locaties aan te wijzen voor collectieve woonvormen voor senioren, zodat hiermee ter zijner tijd bij de gronduitgifte rekening kan worden 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zie het antwoord bij 9a. 2. Zie het antwoord bij 9a. 3. Dit advies wordt meegenomen in de verdere planuitwerking.

	<p>gehouden. Spreek dit uit en leg het expliciet vast.</p> <p>3. Wij adviseren de gemeente om een apart overleg te starten met initiatieven voor gemeenschappelijke woonvormen voor senioren zoals: onze SLOW woongemeenschap i.o, het Knarrenhof initiatief en eventuele andere initiatieven in Dordrecht. Een dergelijk platform zou als klankbord kunnen fungeren voor de gemeente bij verdere planvorming.</p>	
--	--	--

10. NS Regiodirectie Zuid

NS regiodirectie Zuid		Reactie college
a.	<p>Graag willen we meegeven dat voor deelgebied M1 geldt dat deze in gebruik is door en in eigendom is van ProRail (emplacement) en NS (parkeerterrein Weeskinderdijk). Onderzoek moet uitwijzen welke functies (in brede zin) noodzakelijk blijven voor een robuust, goed functionerend spoornetwerk en welke consequenties dit heeft voor mogelijk herinrichting van het gebied. Hierop vooruitlopend kunnen geen conclusies getrokken worden.</p>	<p>De plannen voor deelgebied M1 Maasterras zullen in overleg en samenwerking met NS en ProRail worden opgesteld. Op M1 kan geen ontwikkeling plaatsvinden zonder die samenwerking.</p>

11. Eigenaar in het projectgebied

Eigenaar in het projectgebied		Reactie college
a.	<p>Namens de eigenaar van diverse bedrijfspercelen in deelgebied 7 (De Put) wordt deze zienswijze ingediend. Aangeboden wordt kennis en kunde in te brengen om gezamenlijk de ontwikkelingsmogelijkheden van de huidige bedrijfslocatie naar woningbouw te onderzoeken.</p>	<p>Dank voor uw aanbod. Wij treden graag met u in overleg.</p>
b.	<p>Wanneer wij het startdocument lezen, lezen wij daar uitgangspunten waarover wij graag in overleg gaan. Wij staan positief tegenover de ontwikkeling maar zien andere mogelijkheden dan nu zijn omschreven. Concrete voorbeelden zijn dat wij op onze locatie meer programma/ lees meer volume mogelijk achten en dat er andere</p>	<p>Zie antwoord bij a.</p>

	parkeeroplossingen mogelijk zijn (geen ondergronds parkeren).	
c.	Allereerst willen wij benadrukken dat er een prettig en constructief contact met uw projectleider is. Met hem is afgesproken dat wij als eigenaar op de hoogte zouden worden gehouden. Het verraste zowel ons dat wij de aankondiging van de m.e.r.-procedure niet hebben ontvangen. Het verzoek dan ook om ons per E-mail op de hoogte te houden.	Excuus, blijkbaar is er bij de verzending naar alle ons bekende eigenaren iets fout gegaan. Wij begrijpen dat er intussen contact is geweest om dit te corrigeren.

12. Raadsfractie GroenLinks (Artikel 40 vragen)

GroenLinks Dordrecht		Reactie college												
a.	<p>M.b.t. luchtkwaliteit (blad 31) geeft de leefomgevingsfoto aan dat aan de wettelijke eisen wordt voldaan, maar niet aan de WHO-normen. U verwacht dat dat zo blijft. U geeft wel als ambitie aan om in de richting van de WHO-normen 2021 te gaan en stelt als minimumeis te voldoen aan de WHO-advieswaarden van 2005.</p> <p>1. Hoe verhoudt de huidige luchtkwaliteit zich tot de WHO-advieswaarden van 2005?</p> <p>2. Bent u bereid de ambitie en de minimale kwaliteit zodanig bij te stellen dat een verbetering van de luchtkwaliteit t.o.v. de huidige situatie gegarandeerd is?</p>	<p>1. De huidige luchtkwaliteit in het Maasterras ten opzichte van de WHO-advieswaarde 2005 is als volgt ($\mu\text{g}/\text{m}^3$):</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Stof</th> <th>Huidig</th> <th>Advies 2005</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Stikstofdioxide NO₂</td> <td>20 tot 30</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>Fijn stof PM₁₀</td> <td>18 tot 21</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>Fijn PM_{2,5}</td> <td>9 tot 10</td> <td>10</td> </tr> </tbody> </table> <p>2. Als het gaat om de bereidheid de minimale ambitie aan te scherpen dan is dit juist een onderwerp dat in het OER uitwerking moet krijgen. Het OER is immers bedoeld om binnen de ruimte die de raad ons geboden heeft (vanuit de omgevingsvisie) alternatieven uit te werken. In die alternatieven zoeken we de uitersten op zodat inzichtelijk wordt binnen welke bandbreedte de raad keuzes kan maken. Het is uiteindelijk aan de raad om in de voorkeursvariant vast te leggen welke kwaliteit minimaal behaald moet worden. Zie in dit verband ook de beantwoording op zienswijze 8 onder c.</p>	Stof	Huidig	Advies 2005	Stikstofdioxide NO ₂	20 tot 30	40	Fijn stof PM ₁₀	18 tot 21	20	Fijn PM _{2,5}	9 tot 10	10
Stof	Huidig	Advies 2005												
Stikstofdioxide NO ₂	20 tot 30	40												
Fijn stof PM ₁₀	18 tot 21	20												
Fijn PM _{2,5}	9 tot 10	10												
b.	<p>De cumulatieve geluidsbelasting ligt nu in een groot deel van het gebied boven de 70 dB. U streeft ernaar dat tot maximaal 68 dB te verlagen; u beschouwt maximaal 65 dB als optimaal (blad 33). Dat is beide ver boven de voorkeursnorm. Bent u</p> <p>1. bereid hier t.b.v. de leefbaarheid hogere eisen te stellen en vast te leggen dat u ook hier de WHO-normen nastreeft? In de analyse van de basis variant geeft u aan dat de minimale kwaliteit m.b.t. geluid daarin niet wordt gehaald (blad 52).</p> <p>2. Welk effect verwacht u per saldo van de genoemde aanpak?</p>	<p>1. Onder verwijzing naar de beantwoording onder a2 zal het OER de informatie moeten opleveren die antwoord geeft op de vraag of het mogelijk is een eis te stellen dichterbij de WHO-normen.</p> <p>2. Op voorhand is duidelijk dat het geen eenvoudige opgave zal worden om de geluidbelasting terug te dringen. De geluidbelasting is vanwege de ligging en de aanwezige geluidbronnen hoog. De zoektocht is om middels het OER zodanige maatregelen te nemen en de invulling van het gebied zodanig te ontwerpen dat een goed woon- en leefmilieu gaat ontstaan. De OER zal uiteindelijk – via de drie</p>												

		alternatieven – inzichtelijk maken welke aanpak het meeste effect oplevert.
c.	M.b.t. externe veiligheid geeft u aan dat het groepsrisico niet groter mag worden dan in de Omgevingsvisie vastgelegd. Er is in de stad de nodige zorg over de risico's van gevaarlijke stoffen via het spoor. Bent u bereid vast te leggen dat het groepsrisico niet mag toenemen t.o.v. de huidige situatie?	Ons beleid ten aanzien van groepsrisico is vastgelegd in de Omgevingsvisie 1.0. Dit doen we gebiedsgericht. Het uitgangspunt hierbij is het vinden van een balans tussen veiligheid en andere maatschappelijke doelen. Hiervoor zijn gedifferentieerde veiligheidsniveaus per gebiedstype ontwikkeld die zijn afgestemd op de beoogde gebruiksintensiteit en sociaal-economische functies. Het Maasterras moet zich ontwikkelen tot een gebied met een hoge gebruiksintensiteit vergelijkbaar met het gebiedstype centrum. Voor dit gebiedstype is in de omgevingsvisie een maximum groepsrisico van 4 maal de oriëntatiewaarde vastgesteld. De doelstelling is om een zo veilig mogelijk gebied met een hoge gebruiksintensiteit te ontwikkelen waarbij een eventuele stijging van het groepsrisico zodanig wordt beperkt dat de maximale waarde voor het groepsrisico zoals vastgesteld in de omgevingsvisie niet wordt overschreden. Als het gaat om de vraag of we willen vastleggen dat het groepsrisico niet kan toenemen dan geldt ook hier, net als onder a2, dat dit uiteindelijk de keuze is die de raad in de voorkeursvariant moet maken.
d.	Bij de minimale kwaliteit voor hittestress (blad 36) wordt niets over schaduw gezegd. Bent u het met ons eens dat dat in deze tijd voor een woon- en leefomgeving een omissie is? Bent u bereid hier alsnog een minimumeis te formuleren? Zo ja, welke?	Binnen de eis 40% groenblauw hoort ook een kwalitatieve inrichting met voldoende schaduwplekken. We zullen dit in het OER nader aanscherpen.
e.	U zet in op (de mogelijkheid van) circulariteit (blad 37). Als minimale en optimale kwaliteit geeft u resp. 0,8 en 0,5 MPG aan. Wat betekent MPG? Bent u bereid de ambitie meer SMART te formuleren?	MPG staat voor Milieu Prestatie Gebouwen. De MPG geeft aan wat de milieubelasting is van de materialen die in een gebouw worden toegepast. Het is een instrument dat inmiddels wettelijk verplicht is bij elk bouwproject van meer dan 100m ² . De wettelijke minimale norm is 0,8 euro/m ² BVO/jaar. De milieubelasting wordt bepaald aan de hand van een levenscyclusanalyse (LCA) van een materiaal. Hier komt een getal uit die de schaduwkosten (schade aan het milieu) van een product laat zien. De MPG is dan de som van de schaduwkosten van alle toegepaste materialen. Deze som wordt gedeeld door

		<p>de levensduur en bruto vloeroppervlak (bvo) van een gebouw, waarna de MPG uitgedrukt kan worden in de schaduwkosten per vierkante meter bvo, per jaar.</p> <p>De doelstelling is op dit moment SMART geformuleerd door een concreet meetsysteem te hanteren dat wettelijk verplicht is en daar een specifiek, meetbaar getal aan te hangen.</p>
f.	<p>U constateert dat in de basisvariant in relatie tot de ambities problemen zijn m.b.t. het aantal woningen, verkeersafwikkeling, plekken voor spelen en bewegen, en ruimte voor kantoren en bedrijvigheid. Al met al lijken de ruimteclaims t.o.v. de basisvariant nogal fors. Kunt u aangeven wat de oplossing van die knelpunten zou betekenen voor de kwantiteit en kwaliteit van de openbare ruimte en voor de (al laag scorende) biodiversiteit? Hoe denkt u daarmee om te gaan?</p>	<p>Dit vraagstuk van stapeling van ruimteclaims zal in de OER uitgebreid aan de orde komen. De drie uit te werken alternatieven moeten inzichtelijk maken welke kansen er liggen om verschillende ruimteclaims te combineren. In de uit te werken voorkeursvariant zal dat uiteindelijk een (stedenbouwkundige) vertaling krijgen. Zie hiervoor ook de beantwoording onder a2.</p>

Aan
de gemeenteraad

Datum 16 mei 2023
Zaaknummer 2023-0069618
Betreft Zienswijzennota Startdocument Omgevingseffectrapportage Maasterras

Vergadering van
Portefeuillehouder: Maarten Burggraaf
Begrotingsprogramma Bouwend en Bereikbaar Dordrecht
Kernteam/Opgave: Opgaven - Bouwende Stad
Auteur: Susanne Muis
E-mail: sj.muis@dordrecht.nl
Verantwoordelijke: Marc Bonekamp
Openbaar: Ja

Raadsinformatiebrief

Hoe zijn de bevoegdheden rond dit onderwerp verdeeld?

Het startdocument is door het college in november 2022 ter inzage gelegd met de mogelijkheid voor een ieder om zienswijzen in te dienen. Tevens zijn diverse instanties waaronder de commissie m.e.r. om advies gevraagd.

De Wet Milieubeheer verplicht het college alle reacties op het startdocument te betrekken bij het opstellen van het omgevingseffectrapport (het OER). In de nota van beantwoording is aangegeven hoe dat zal worden gedaan.

Het ontwerpbestemmingsplan zal naar verwachting eind 2023 door het college ter inzage worden vrijgegeven. Begin 2024 zal het OER, gelijktijdig met het bestemmingsplan Maasterras, ter vaststelling worden aangeboden aan uw raad. Het is dan aan uw raad om te beslissen of er in het OER voldoende rekening gehouden is met alle ingediende reacties.

Wat is de aanleiding om deze informatie kenbaar te maken?

Na het vaststellen van de ontwikkelvisie Dordtse Spoorzone in maart 2021 is in oktober 2021 een voorbereidingsbudget verstrekt voor de voorbereidende activiteiten voor het gehele ontwikkelingsgebied Maasterras en voor de eerste fase van de woningbouwontwikkeling. Met deze middelen worden onder andere een omgevingseffectrapportage (OER), een stedenbouwkundig masterplan en het bestemmingsplan uitgewerkt.

Het startdocument (ook wel Notitie Reikwijdte en Detailniveau-Milieueffectrapportage) markeerde de start van het proces van het vertalen van de ontwikkelvisie naar concrete plannen voor het Maasterras. Deze is in november 2022 met uw raad gedeeld en heeft ter inzage gelegen van 10 november tot 22 december 2022. Op basis van het startdocument zijn 12 reacties (zienswijzen, adviezen, artikel 40-vragen) binnengekomen. In de opgestelde nota van beantwoording is per reactie aangegeven hoe we deze betrekken bij het opstellen van het OER.

Wat is de te delen informatie?

De plannen voor invulling van het Maasterras worden in de omgevingseffectrapportage getoetst aan de hand van de zeven doelen uit de Omgevingsvisie. Het startdocument legt uit hoe dit proces zal verlopen en wat de gewenste minimale en optimale kwaliteit op verschillende aspecten zijn. In

het startdocument is de ontwikkeling van de Dordtse Spoorzone vertaald naar een basisvariant die beoordeeld is op basis van een beoordelingskader. Ook wordt hierin voorgesteld drie alternatieven op de basisvariant uit te werken om vervolgens een keuze te maken voor een voorkeursvariant. Aan het begin van de inzageperiode zijn diverse instanties, waaronder de Commissie m.e.r., om advies gevraagd. Reacties op het startdocument kunnen leiden tot een verandering in de werkwijze of in het beoordelingskader. De afgelopen periode is bekeken of de ingediende reacties aanleiding vormen de onderzoeksopzet uit het startdocument aan te passen. Hiervoor heeft er onder andere overleg plaatsgevonden met meerdere indieners en andere stakeholders. Naar aanleiding hiervan zal in het OER een aangescherpt beoordelingskader worden opgenomen, zodat in lijn met het advies van de commissie m.e.r. en diverse indieners, een betere beoordeling van de alternatieven mogelijk is. Met het uitwerken en beoordelen van de alternatieven proberen we beter inzichtelijk te maken wat er mogelijk is binnen het Maasterras. Zo wordt bijvoorbeeld inzichtelijk gemaakt hoe het plan er uit ziet als we prioriteit geven aan duurzaamheid en gezondheid. Welke positieve en negatieve effecten levert dat op ten opzichte van de basisvariant, maar ook in vergelijking tot een stedenbouwkundig model waarbij de prioriteit wordt gegeven aan het bijdragen aan de hoge vraag naar woningen.

Per binnengekomen reactie is in de zienswijzennota opgenomen of en hoe deze verwerkt zal worden in de omgevingseffectrapportage. De nota dient hiermee als beantwoording van de zienswijzen en zal worden opgestuurd naar de indieners van de zienswijzen. Daarnaast zal de zienswijzennota als bijlage worden opgenomen bij het OER.

Hoe verder na deze raadsinformatiebrief?

De zienswijzen en adviezen worden zoals aangegeven in de zienswijzennota verwerkt in de omgevingseffectrapportage. De komende periode wordt parallel gewerkt aan de OER en de uitwerking van de hieruit voortkomende voorkeursvariant tot stedenbouwkundig masterplan. Ook wordt een ontwerpbestemmingsplan voor het Maasterras voorbereid.

Naar verwachting zal het ontwerpbestemmingsplan in het 4^e kwartaal van 2023 ter inzage komen te liggen en worden het bestemmingsplan Maasterras 1^e fase, de OER en het stedenbouwkundig masterplan daarna aan uw raad ter vaststelling aangeboden. Tijdens de nader in te plannen Spoorzone-sessie zal uw raad op de hoogte gebracht worden van de voortgang.

Welke kosten zijn verbonden aan het proces?

Het werk voor het startdocument en de verdere OER procedure wordt gefinancierd vanuit het reeds verstrekte voorbereidingsbudget Maasterras (besluitnummer 2021-0126617).

Wat zijn de belangrijkste gerelateerde besluiten?

[Raadsinformatiebrief Startdocument Omgevingseffectrapportage Maasterras](#)

[Besluit beschikbaar stellen van een voorbereidingskrediet Maasterras - Dordrecht CS](#)

Het college van Burgemeester en Wethouders

C.H.W.M. Post
secretaris

A.W. Kolff
burgemeester