

Gri ff. c

AANGETEKEND
De gemeenteraad van de
gemeente Dordrecht
Postbus 8
3300AA Dordrecht

Dordrecht, 30 januari 2024

Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan "Maasterras fase 1"

Geachte leden van de gemeenteraad,

1. Inleiding

- 1.1. Van 21 december 2023 tot en met 31 januari 2024 ligt het ontwerpbestemmingsplan "Maasterras fase 1" ("**ontwerpbestemmingsplan**") en de daarbij behorende omgevingseffectrapportage ("**OER**") voor een ieder ter inzage. Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk met 2.200 (tot maximaal 3.000) woningen en diverse voorzieningen.
- 1.2. Amega Groep B.V. ("**Amega**") huurt verschillende ruimten nabij het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan. Het betreft de volgende percelen:
 - (a) Laan der Verenigde Naties 55: showroom t.b.v. SEAT;
 - (b) Laan der Verenigde Naties 75: showroom t.b.v. Volkswagen, met werkplaats, kantoren en buitenruimte (o.a. parkeerplaatsen);
 - (c) Laan der Verenigde Naties 83: kantoorruimte;
 - (d) Laan der Verenigde Naties 95: kantoorruimte;
 - (e) Laan der Verenigde Naties 109: showroom t.b.v. Skoda met werkplaats, kantoor en overdekte parkeergelegenheid (parkeerplaatsen ook deels in gebruik bij kantoor huurders);
 - (f) Laan der Verenigde Naties 111: showroom t.b.v. Peugeot, Citroen, Fiat, Abarth en Jeep met werkplaats, kantoren en buitenruimte (o.a. parkeerplaatsen);

- 1.3. Wij hebben kennisgenomen van het ontwerpbestemmingsplan en de onderliggende stukken. Wij kunnen ons niet volledig verenigen met het ontwerpbestemmingsplan en de onderliggende stukken vanwege de gevolgen die het ontwerpbestemmingsplan voor ons heeft. Om die reden dien ik hierbij namens Amega een zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan.
- 1.4. De opbouw van deze zienswijze is als volgt. In paragraaf 2 wordt kort de achtergrond geschetst. In paragraaf 3 worden de zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan uiteengezet. Ter afsluiting volgt in paragraaf 4 de conclusie.

2. Achtergrond

- 2.1. Amega Groep B.V. is de moedermaatschappij van diverse dealerbedrijven en universele bedrijven. Amega is 1 van de grootste werkgevers binnen Dordrecht en de regio Drechtsteden. Ter plaatse van Laan der Verenigde Naties 55, 75, 83, 95, 109 en 111 huren wij al geruime tijd kantoorruimte, showrooms met werkplaatsen en parkeergelegenheid. Twee van de bedrijven die onder Amega vallen zijn Ames Autobedrijf B.V en Mulder Automotive B.V.. Ames en Mulder zijn merkdealer in de regio Drechtsteden. Aan de Laan der Verenigde Naties 55 exploiteren wij een showroom van SEAT, in de Laan der Verenigde Naties 75 een showroom voor Volkswagen, in de Laan der Verenigde Naties 109 een showroom voor Skoda en in de Laan der Verenigde Naties 111 een showroom voor de merken Peugeot, Citroen, Fiat, Abarth en Jeep.
- 2.2. Het gehuurde van Amega ligt niet binnen het ontwerpbestemmingsplan, hetgeen in onderstaande afbeelding naar voren komt (het opgelichte deel geeft het bestemmingsplangebied weer en de oranje sterren het gehuurde van Amega):



- 2.3. Dat het ontwerpbestemmingsplan niet ziet op het gehuurde van Amega, laat onverlet dat het ontwerpbestemmingsplan directe gevolgen heeft voor de bedrijfsvoering van Amega (waaronder voor de aspecten verkeer en parkeren). Dat wordt hieronder toegelicht.

3. Zienswijze ontwerpbestemmingsplan en onderzoeken

Amega zal hieronder haar zienswijzen uiteenzetten. Er wordt enkel aandacht besteed aan de negatieve effecten op het gebied verkeer, parkeren en een autoluw gebied.

Verkeer

- 3.1. Voor wat betreft het aspect verkeer leidt het ontwerpbestemmingsplan tot nadelige gevolgen. Dit wordt hieronder toegelicht.
- 3.2. Zoals uit het OER volgt, is het wegennet in en rond het Maasterras in de huidige situatie druk en zijn er meerdere knelpunten waar het verkeer niet goed wordt afgewikkeld. De ontwikkeling van het Maasterras – waaronder het ontwerpbestemmingsplan – leidt tot een verdere toename van verkeer, hetgeen tot een verslechtering van de verkeersafwikkeling leidt.¹
- 3.3. Daarnaast volgt uit de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan dat er meer onderzoek gedaan moet worden naar het wegennetwerk rondom het Maasterras. Uit het verkeersonderzoek (bijlage 10 bij toelichting ontwerpbestemmingsplan) volgt namelijk dat de verkeerseffecten vooral op de hoofdwegen zullen optreden: de A16, de Laan der Verenigde Naties/Dokweg en de Weeskinderendijk Zuid. Uit paragraaf 1.5 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan volgt eveneens dat het afbreken en autoluw maken van de Zwijndrechtse Brugweg een grote impact heeft op verkeersafwikkeling in de omgeving. Naar de daadwerkelijke impact wordt nog nader onderzoek gedaan, aldus de toelichting.
- 3.4. Gelet op het voorgaande, staat vast dat het ontwerpbestemmingsplan de verkeerssituatie in de omgeving zal verergeren, terwijl het op dit moment nog geenszins duidelijk is hoe dit opgelost dient te worden. Er dient immers nog nader onderzoek naar te worden verricht, aldus de toelichting. Dit baart Amega zorgen. De bereikbaarheid staat momenteel ook al onder druk en dit zal, gelet op de toelichting, naar alle waarschijnlijkheid nog verder onder druk komen te staan. In dit kader hoeft

¹ Zie pagina 364 e.v. OER.

het geen verdere toelichting dat de bereikbaarheid van groot belang is voor Amega. Het gaat hierbij namelijk om kantoren en autoshowrooms met werkplaats en ondersteunende functies, die beide juist goed bereikbaar moeten (blijven) met de auto.

- 3.5. Voor wat betreft het aspect verkeer is het ontwerpbestemmingsplan derhalve onzorgvuldig voorbereid en in strijd met een goede ruimtelijke ordening ter inzage gelegd. Nu ten tijde van de terinzagelegging geenszins duidelijk is wat de impact is voor het verkeer vanwege het afbreken en autoluw maken van de Zwijndrechtse Brugweg en wat de verkeerseffecten voor de hoofdwegen zijn, heeft de gemeenteraad zich niet op het standpunt kunnen stellen van het ontwerpbestemmingsplan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Evenmin heeft de gemeenteraad hierbij de belangen van Amega betrokken.

Parkeren

- 3.6. Daarnaast vreest Amega dat het ontwerpbestemmingsplan directe effecten zal hebben voor wat betreft het aspect parkeren. Dit wordt hierna toegelicht.
- 3.7. Het aspect parkeren voor Maasterras is uitgewerkt in de parkeervisie gebiedsontwikkeling Maasterras (bijlage 11 bij de toelichting ontwerpbestemmingsplan). Deze parkeervisie focust met name op fase 1 maar geeft ook een doorkijk naar fase 2. Uit de parkeervisie volgt dat er wordt uitgegaan van parkeerregulering vanaf de eerste bouwfase (dus vanaf fase 1). Zonder parkeerregulering zou het namelijk niet mogelijk zijn om te sturen op het autogebruik en parkeerdruk, terwijl dit wel is beoogd. Uit de parkeervisie volgt tevens dat de standaard werkwijze voor parkeerregulering meestal bestaat uit betaald parkeren en het niet meer verstrekken van parkeervergunningen. Dit is ook zodanig opgenomen in (paragraaf 2.2.3.3. van) de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan. Hierin staat dat het de ambitie is om parkeernorm zo laag mogelijk uit laten komen zodat bewoners voor andere vervoersvormen kiezen. Optimale kwaliteit wordt gehaald als dit beleid ook buiten het Maasterras wordt doorgezet, onder meer door gereguleerd parkeren. Gelet hierop, heeft dit tot gevolg dat ook rondom de kantoren en showrooms sprake zal zijn van parkeerregulering, die naar alle waarschijnlijkheid wordt ingevuld door invoering van betaald parkeren. Dit zal ook nadelige effecten hebben voor de bedrijfsvoering van Amega. Er is momenteel namelijk sprake van vrij parkeren en daar wordt ook gebruik van gemaakt. Hoewel wij eigen parkeergelegenheid huren, is dit onvoldoende om te voorzien in parkeerplaatsen van medewerkers en (vooral) bezoekers van de showrooms. Des te meer omdat door de werkzaamheden aan de Handelskade circa dertig openbare parkeerplaatsen zijn verdwenen – hetgeen nu al

tot parkeerproblemen leidt – en omliggende (auto)bedrijven ook gebruik maken van de openbare parkeerplaatsen.

- 3.8. Hoe deze parkeerregulering exact vorm zal krijgen – en daarmee van invloed is op Amega – staat echter nog niet vast, terwijl het blijkbaar wel van groot belang is voor zowel het autogebruik en parkeerdruk. Hetzelfde geldt voor de invulling van dubbelgebruik en het effect van het autoluw maken van het centrum. In de parkeervisie staat dat uitgegaan mag worden van dubbelgebruik maar is niet uitgewerkt in welke vorm en of hiermee al rekening is gehouden in het kader van parkeerdruk. Bovendien streeft de Gemeente ernaar om (ook) de binnenstad van Dordrecht autoluw te maken en parkeren te verplaatsen naar de randen van de binnenstad². Amega vermoedt dat het gebied waarbinnen zij gevestigd is, onder 'de randen van de binnenstad' vallen. Het is onduidelijk of het voorgaande ook al is meegenomen in de beoordeling van de parkeerdruk naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan. Door al het vorenstaande vreest Amega voor een waterbedeffect: de parkeerdruk wordt alleen maar hoger. Het verdwijnen van openbare parkeerplaatsen en invoeren van parkeerregulering zal ernstig negatieve gevolgen hebben voor Amega. De autoshowrooms zijn immers afhankelijk van parkeerplaatsen voor (vooral) haar bezoekers. Zonder beschikbare parkeerplaatsen zal dit de exploitatie van de autoshowrooms in gevaar komen.
- 3.9. De gemeenteraad heeft deze gevolgen van parkeerregulering, dubbelgebruik en het verplaatsen van parkeren naar de randen van de binnenstad, dan ook ten onrechte niet meegenomen in zijn beoordeling en het ontwerpbestemmingsplan derhalve onzorgvuldig ter inzage gelegd.

Omvang onderzoeken

- 3.10. Amega heeft verder de indruk dat niet goed in beeld is gebracht wat de effecten zijn van de realisatie van het ontwerpbestemmingsplan op zowel verkeer als parkeren. In de onderzoeken is (grotendeels) uitgegaan van de effecten voor het gehele Maasterras. Het is verstandig dat dit al onderzocht wordt, maar daardoor is voor ons niet duidelijk in hoeverre er rekening is gehouden met de negatieve effecten van enkel het ontwerpbestemmingsplan. Anders gezegd, voldoet het ontwerpbestemmingsplan aan zich ook aan een goede ruimtelijke ordening voor de aspecten verkeer en parkeren of is hiervan enkel sprake indien ook de opvolgende fases (en infrastructurele voorzieningen) daadwerkelijk zullen worden gerealiseerd? Het is immers het

² Zie pagina 30 van de Uitgangspuntennotitie Mobiliteitsplan 2040 Dordrecht.

ontwerpbestemmingsplan dat nu voorligt en de realisatie van het gehele Maasterras is nog allesbehalve zeker. Dit betekent dat het ontwerpbestemmingsplan op zichzelf ook in overeenstemming dient te zijn met een goede ruimtelijke ordening (dus ongeacht of het Maasterras in zijn geheel zal worden ontwikkeld). Daar is volgens Amega nog te weinig aandacht aan besteed.

Autoluw gebied

- 3.11. Uit de verschillende onderzoeken volgt dat de prioriteit van het Maasterras ligt in duurzame vormen van mobiliteit.³ Dit houdt in dat de voetgangers op de eerste plek komen, daarna fietsers en als laatste volgt de privéauto. Hiervoor is een langzaam verkeersnetwerk nodig en een grotendeels autovrij gebied. Er zal nagenoeg geen sprake meer zijn van parkeren op straat. Dit zal worden opgelost via mobiliteitshubs (waarvan er één is voorzien nabij de Laan van der Verenigde Naties).
- 3.12. Uit alle stukken behorende bij het ontwerpbestemmingsplan volgt dus duidelijk dat de Gemeente een autoluw gebied voor ogen heeft. Daar staat tegenover dat in het compensatieplan (bijlage 19 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan) voor de autobranche ingezet wordt op herbestemming binnen het plangebied (dan wel inzet op hoogwaardige bedrijvigheid). Anders gezegd: in beginsel zal er een plek zijn voor de autobranche. Amega wil haar bedrijfsvoering graag voortzetten in het Maasterras maar zij vindt het in eerste instantie opmerkelijk om autoshowrooms in een autoluw gebied te huisvesten en vragen het dan ook af hoe uw raad dit voor zich ziet. Volgens Amega is de automotive sector in haar huidige vorm – met een hoge parkeerdruk en veel verkeersbewegingen – namelijk lastig te handhaven in een autoluw gebied.
- 3.13. Uw gemeenteraad lijkt dit standpunt ook (deels) in te nemen. Uit bijlage 19 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan maakt Amega namelijk op dat er vooralsnog enkel ruimte bestaat voor een kantoorfunctie (binnen het ontwerpbestemmingsplan) maar dat nog bekeken moet worden of er ruimte is voor autoshowrooms. Dit is volgens Amega lastig te realiseren. Bij een autoshowroom hoort immers zowel een kantoorruimte als een werkplaats. Dit is nodig voor het functioneren van de showrooms. Het is namelijk niet mogelijk om dit op te knippen door op de ene locatie een autoshowroom te realiseren en het kantoor en de werkplaats op een andere locatie (buiten het Maasterras). Uw gemeenteraad zal begrijpen dat wij – als 1 van grootste werkgevers binnen Dordrecht – dan een andere locatie zullen (moeten) zoeken, waarbij wij een showroom, kantoor én werkplaats

³ Zie onder meer: Pagina 13, 72-73 stedenbouwkundig plan, pagina 232 en 363 e.v.. OER en pagina bijlage 10 en 11 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.

kunnen realiseren. Wij krijgen hierdoor het idee dat de invulling van fase 2 van het Maasterras op delen slecht doordacht is en haar belangen geenszins zijn meegenomen.

4. Conclusie


4.1. Amega vreest dat het ontwerpbestemmingsplan negatieve effecten heeft voor haar bedrijfsvoering en verzoek uw gemeenteraad dan ook om het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen, althans niet eerder dan nadat in elk geval:

- (a) In de planregels de benodigde maatregelen zijn geborgd waardoor de verkeersdruk en verkeersafwikkeling niet verslechterd;
- (b) de parkeerregulering verder is onderzocht, zodat dit niet leidt tot verdere verhoging van de parkeerdruk ter plaatse van de bedrijfsvoering van Amega.

Met vriendelijke groet,
Amega Groep B.V.



Leen de Koning
Directie



Niels ter Brake
Directie



Ames

Laan der Verenigde Naties 75
3316AK DORDRECHT
Nederland

Aangetekende brief



Gemeente Dordrecht
Postbus 8
3300AA DORDRECHT
Nederland

VZ Code:
VZ000KXJCY

Referentie:



1006004