

Aangetekende en gewone post
Gemeenteraad van Dordrecht
Postbus 8
3300 AA Dordrecht

Postbus 4043
3006 AA Rotterdam
+31(0)10 2888800
info@fairwayadvocaten.nl
www.fairwayadvocaten.nl
BTW nr. NL863184777B01
KvK nr. 84365528

Dossienaam: Van der Wees Groep/Advies Dordrecht
Dossienummer: 10111108
Uw referentie: OBP Maasterras (Fase 1)
Behandeld door: mr A.A. Marcus
Doorkiesnummer: 010 2 88 88 07
E-mail: marcus@fairwayadvocaten.nl
Capelle aan den IJssel, 30 januari 2024

Geachte leden van de gemeenteraad,

Blijkens publicatie in het Gemeenteblad op 20 december 2023 ligt vanaf 21 december 2023 tot en met 31 januari 2024 het ontwerpbestemmingsplan Maasterras fase 1 ter inzage. Namens cliënte, Koninklijke Van der Wees Groep BV, breng ik bij deze tegen dit ontwerpbestemmingsplan zienswijzen naar voren. Het plan heeft onacceptabele gevolgen voor het bedrijf van cliënte. Door de in dit ontwerpbestemmingsplan voorziene ontwikkeling wordt het bedrijf van cliënte in haar voortbestaan bedreigd. Uit het plan blijkt op geen enkele wijze dat rekenschap, laat staan voldoende rekenschap, is gegeven van de gerechtvaardigde belangen van cliënte.

Inleiding

1. Het ontwerpbestemmingsplan Maasterras fase 1 voorziet blijkens de bekendmaking in het Gemeenteblad in de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk met circa 2.200 woningen en diverse voorzieningen aan de oostzijde van de Rijksweg A16.¹ De met het ontwerpplan beoogde woningbouwontwikkeling is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Spoorzone. Een en ander zoals geschetst in de Ontwikkelingsvisie Spoorzone (2021).
2. Fase 1 is de prelude voor een aan de westzijde van de Rijksweg A16 voorziene woningbouwontwikkeling (fase 2) waarin nog eens 1.000 woningen extra zijn voorzien. Het bedrijf van cliënte is gelegen in het op termijn als fase 2 voor woningbouw te ontwikkelen gebied.

¹ Overigens is het in de bekendmaking genoemde aantal van 'circa 2.200 woningen' misleidend, omdat blijkens de planregels het aantal woningen gemaximeerd is op 2.200. En is de plantoelichting niet in lijn met dit maximale aantal, want wordt op blz. 5 van de toelichting aangegeven dat in fase 1 maximaal 3.000 woningen 'worden gebouwd', terwijl dit aantal woningen als recht niet is toegestaan.

3. Het plan pretendeert een *integraal gebiedsgericht omgevingsbeleid*, maar in werkelijkheid zadelt het ontwerpbestemmingsplan Maasterras fase 1 de aan de westzijde van de Rijksweg A16 gelegen bedrijven, waaronder het bedrijf van cliënte, op met problemen. Onmiskenbaar werpt het voorliggende ontwerpbestemmingsplan Maasterras fase 1 zijn schaduw vooruit. In het bijzonder nu daarin wordt gesproken over het opheffen van de stamlijn (omdat deze niet past binnen de gekozen stedenbouwkundige structuur) en over “afwaardering/verplaatsing van Van der Wees”.

Zie blz. 8 plantoelichting:

“De stamlijn, een aftakking van het spoor richting Zeehaven, moet worden verlegd en op termijn binnen het plangebied verdwijnen. Dit kan gevolgen hebben voor de bestaande/feitelijke bedrijvigheid in de Zeehaven. Het Masterplan laat zien dat de stamlijn niet in te passen is binnen de gekozen stedenbouwkundige structuur. Deze stamlijn, een aftakking van het spoor richting de Zeehaven, moet worden verlegd en op termijn van het Maasterras verdwijnen. Dit kan (forse) consequenties hebben ten opzichte van het huidige feitelijke gebruik van de stamlijn door (een beperkt aantal) bedrijven in de Zeehaven.”

(...)

“Dat betekent dat de huidige situatie voor de Brugweg, de stamlijn, emplacement, woonwagencentrum en Qbuzz niet wordt bestemd en, voor zover aan de orde, onder het overgangsrecht komt te vallen. Deze functies kunnen hiermee voorlopig behouden blijven totdat de gemeente overeenstemming heeft bereikt met alle betrokkenen. Alleen in het uiterste geval zal het instrument van onteigening worden toegepast.”

Zie blz. 31 plantoelichting:

“De OER en het bestemmingsplan laten hier het belang van de woningbouw zwaarder wegen dan het belang van een goed vestigingsklimaat.”

Zie blz. 27 plantoelichting:

“De OER laat tevens zien dat door een andere uitvoering van het plan een hogere score mogelijk is. De volgende optimalisaties zijn mogelijk:

- a. stil asfalt op Dokweg/Laan der Verenigde Naties en de Weeskinderendijk Zuid leidt tot 2 tot 4 dB minder geluid;
- b. afscherming openingen in eerstelijnsbebouwing in het plangebied leidt tot 10 dB minder geluid voor delen van het openbaar gebied;
- c. een geluidsscherm langs de A16 heeft vooral voor het openbaar gebied en de onderste bouwlagen effect;
- d. afwaardering milieu-activiteiten industrieterrein Zeehavens: tot 5 dB(A) minder hoge geluidsbelasting;
- e. meer woningen met een geluidluwe zijde en buitenruimte (ontwerp opgave);”

4. In verband met het opheffen van de stamlijn en de “afwaardering/verplaatsing van van der Wees” zoekt de gemeente naar alternatieven, zo klinkt in de plantoelichting door.² Cliënte

² Zie blz. 30 plantoelichting: “De gemeente gaat in overleg met alle betrokken bedrijven op zoek naar alternatieven, waarbij onder andere wordt gekeken naar de grondslag van het gebruik van de stamlijn (in relatie tot het feitelijke gebruik).” En blz. 8 OER, bijlage 1 bij de plantoelichting: “Belang van woningbouw

heeft er geen vertrouwen in dat de gemeente volwaardige 'alternatieven' vindt. En zeker niet vóórdát de gemeenteraad omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan Maasterras fase 1 beslist.³

Dát laatste zal dan overigens vóór 1 januari 2026 het geval moeten zijn, omdat ingevolge artikel 3.1 lid 1 aanhef en onder t en lid 2 van de Regeling uitvoering Crisis- en Herstelwet van de bevoegdheid tot het vaststellen van het bestemmingsplan Maasterras fase 1 (als bestemmingsplan met verbrede reikwijdte) tot uiterlijk die datum gebruik gemaakt kan worden.

Tot op heden heeft de gemeente met cliënte noch met andere stakeholders en belanghebbenden het gesprek hierover gevoerd. Zij lezen voor het eerst in het voorliggende ontwerpbestemmingsplan dat de gemeente voornemens is om de stamlijn op te heffen en bedrijven (zoals Van der Wees) "af te waarderen" c.q. "te verplaatsen".

5. De gemeente heeft de insteek gekozen om het Maasterras 'organisch' te ontwikkelen.

Zie blz. 145 van de Omgevingsvisie 1.0:

"Sturingsfilosofie Spoorzone

Er ligt een zeer actieve initiërende rol bij de (lokale) overheid. Wij nemen zelf het initiatief om het proces actief aan te sturen. Het doel is om ontwikkelingen door marktpartijen mogelijk te maken via het opstellen van ontwikkelgerichte omgevingsplannen en financiële investeringen in de randvoorwaardelijke bereikbaarheid. Die marktpartijen benaderen wij zelf door gronden uit te geven of door marktpartijen te motiveren strategische posities in deze zone in te nemen - op basis van een langetermijnperspectief."

Dat "de ontwikkeling van het Maasterras is te groot om in één keer tot ontwikkeling te brengen" de (enige) reden is om het plan gefaseerd uit te voeren (zie blz. 5 plantoelichting) is weinig overtuigend. Veeleer lijkt het een politieke-strategische keuze, waarbij de besluitvorming over ingrijpende uitvoeringsproblemen in fase 2 (Rivierbuurt), tot welke fase onder andere het bedrijf van Koninklijke Van der Wees Groep BV behoort, naar later datum (10 à 20 jaar later) is verschoven.

Zie blz. 27 plantoelichting:

"Fase 1 kan - los van de discussie stamlijn - zonder negatieve effecten voor de bestaande en planologische mogelijkheden uitgevoerd worden. Voor fase 2 dient hier nog een nadere afweging plaats te vinden zoals beschreven in de OER."

Zie blz. 31 plantoelichting:

"Deze reacties zijn betrokken bij de OER en zullen in fase 2 (buiten het plangebied) nog een nadere afweging van de diverse belangen vragen."

weegt zwaarder dan belang van de zeehavens. De gemeente zoekt naar alternatieven voor bedrijven en stamlijn."

³ Zie blz. 30 van de plantoelichting: "Vóór vaststelling van het bestemmingsplan door de raad moet duidelijkheid over het voorgaande zijn en zal ook een termijn worden bepaald hoelang de stamlijn nog in zijn huidige vorm kan blijven functioneren."

Zie blz. 10 OER:

“De gemeente heeft ervoor gekozen om eerst in de komende tien tot twintig jaar fase 1 van Maasterras actief te ontwikkelen. Het gaat hierbij om de ontwikkelgebieden M1 t/m M5. Fase 2, bestaande uit M6 t/m M8, wordt later herontwikkeld. Dit betekent dat in de gebieden M7 en M8 de huidige bedrijvigheid vooralsnog blijft bestaan. De beoogde overkapping over de A16 in M6 valt ook onder fase 2. Fase 3 is deelgebied M9, hier is de verplaatsing van de afrit 21 op de A16 beoogd.”

6. Hoewel de optie ‘afwaardering milieuactiviteiten industrieterrein Zeehavens Dordrecht tot 5 dB(A) minder hoge geluidsbelasting’ op dit moment nog niet hard is vast te leggen, is het veelzeggend dat met het ontwerpbestemmingsplan Maasterras fase 1 de weg is ingeslagen van een ‘koude sanering’ van op dat industrieterrein gevestigde bedrijven.⁴ Dit terwijl eerder met het Masterplan Revitalisering Zeehavengebied Dordrecht (2007) is ingezet op een herstructurering en optimalisering van het functioneren van dat industrieterrein. De ontsluiting van het Zeehavengebied per spoor is daarin van ‘essentieel belang’ geoormerkt. De stamlijn is daarbij aangemerkt als ‘een gegeven’ voor de (toen al aan de orde zijnde) ontwikkeling van het Maasterras en moet in die ontwikkeling worden ‘ingepast’.

Zie paragraaf 2.4.2 plantoelichting bestemmingsplan Zeehaven Dordrecht (2014):

“De Zeehavens van Dordrecht zijn door hun ligging en de diepgang van de vaarwegen van strategische betekenis. Het is nationaal gezien de meest landinwaarts liggende Zeehaven. De havens liggen op een knooppunt van vaarwegen en kunnen van grote betekenis zijn voor vervoersstromen over water in oostelijke en zuidelijke richting.

Alle overheden (rijk, provincie en regio) zijn het er over eens dat bedrijventerreinen waar een hogere categorie milieubelasting mogelijk is, zoals het Zeehavengebied Dordrecht, zeldzaam zijn en in stand gehouden moeten worden.”

En

“De ontsluiting van het Zeehavengebied per spoor is van essentieel belang. De aanwezigheid van een compleet aanbod van vervoersmodaliteiten (water, weg en spoor) is een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor nieuwe bedrijven.

Het tracé van de stamlijn sluit in noordelijke richting ter hoogte van het emplacement aan de Weeskinderendijk aan op het landelijke spoornetwerk en passeert daarbij het projectgebied Maasterras, waar een ingrijpende herstructurering is voorzien. De stamlijn wordt voor de ontwikkeling van het Maasterras als een gegeven beschouwd en moet daarin worden ingepast.”

Anno 2023/2024 lijkt daar bitter weinig meer van over: *“De OER en het bestemmingsplan laten hier het belang van de woningbouw zwaarder wegen dan het belang van een goed vestigingsklimaat”*.⁵

Koninklijke van der Wees Groep BV

7. Koninklijke van der Wees Groep BV is een Dordts bedrijf dat haar roots heeft in de Zeehaven Dordrecht. De expertises van het bedrijf liggen op de terreinen logistiek en value added logistics, wegtransporten en watertransporten. Een blik op de website van cliënte maakt

⁴ Blz. 27 plantoelichting ontwerpbestemmingsplan Maasterras fase 1.

⁵ Paragraaf 2.4.5 plantoelichting ontwerpbestemmingsplan Maasterras fase 1.

duidelijk dat Koninklijke van der Wees Groep BV een belangrijke, mondiale, speler is op het gebied van logistiek en transport, zowel over de weg als over water. Koninklijke van der Wees Groep BV beschikt over een omgevingsvergunning milieu.

8. Koninklijke van der Wees Groep BV is niet enkel een transportbedrijf. Zo behoren tot haar bedrijfsactiviteiten ook het ontgassen van containers alsmede het snijden, zagen, lassen, bitumeren en het repareren van containers. Gebruik wordt gemaakt van kranen, heftrucks, reachstackers, vrachtverkeer en dergelijke voor handelingen met containers, damwanden en buizen. Door middel van een zogenoemde ro-ro stoep worden kranen, draglines en equipment vanaf de kade op pontons gereden. Sprake is van de opslag van alle soorten materialen. Een "afschaling van de vergunning" (zoals kennelijk met 'afwaardering in milieucategorie' is bedoeld) is desastreus voor haar bedrijfsvoering.
9. De specifiek aan haar vergunde bedrijfsactiviteiten zijn beschreven in de memo van de OZHZ d.d. 21 april 2021 (bijlage 17 bij de plantoelichting). Op basis van de aan haar vergunde bedrijfsactiviteiten is Koninklijke van der Wees Groep BV in die memo gekwalificeerd als een milieucategorie 4.2 bedrijf. Dit leidt tot een richtafstand van 300 meter, uitgaande van een 'rustig woongebied'.⁶ Op basis van bestaande rechten zijn op het overgrote deel van het bedrijfsterrein van cliënte bedrijfsactiviteiten toegestaan die behoren tot milieucategorie 5.1.

Geluid

10. Cumulatief gezien komen de geluidsbelastingen in het gehele plangebied ruim boven de voorkeursgrenswaarden van 48 dB uit. In de planregels (beoordelingsregels) is bepaald dat voor het bouwen van (alle 2.200) woningen geldt dat ter zake van industrielawaai de geluidsbelasting op de gevel maximaal 55 dB(A) mag bedragen. Uit akoestisch onderzoek volgt dat een binnen een groot deel van de in het gebied te bouwen woningen de geluidsbelasting vanwege industrielawaai meer dan 55 dB(A) bedraagt.⁷
11. De berekening van industrielawaai is uitgevoerd door OZHZ, op basis van een 'opgevuuld zonemodel'. Die berekening zelf maakt geen deel uit van het akoestisch rapport (bijlage 14 bij de plantoelichting). Daarom is niet inzichtelijk op basis van welke uitgangspunten de berekening tot stand is gekomen. In die zin biedt de plantoelichting onvoldoende inzicht in hoeverre de te bouwen woningen daadwerkelijk aan de in de beoordelingsregels voor industrielawaai genoemde maximale hogere waarde van 55 dB(A) zullen kunnen voldoen.

Het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan Maasterras fase 1 is gelegen binnen de geluidzone van het gezoneerde industrieterrein Groote Lindt/Dordt-West, waarvan het Zeehavengebied deel uitmaakt. In het kader van zonebeheer is voor het 'van der Weesterrein' in het verkavelingsplan geluid rekening gehouden met scheepsafbouwactiviteiten langs de kade en opslag, distributie en in pandige hout- en metaalbewerkingsactiviteiten op de rest van het terrein. Het indicatief bronvermogen voor dit deelgebied is 65-64-60 dB(A)/m².⁸

⁶ Dat de bedrijfsactiviteiten zich volgens de in diezelfde bijlage 17 opgenomen Memo Quick Scan Milieu d.d. 16 september 2019 zouden laten kwalificeren als ten hoogste milieucategorie 3.2 (met een richtafstand van 100 meter) is een misvatting.

⁷ Zie 26 van het akoestisch onderzoek, bijlage 14 bij de plantoelichting.

⁸ Bijlage 1 (Tekening en beschrijving deelgebieden en indicatieve geluidsruimte) bij de regels van het bestemmingsplan Zeehavens Dordrecht.

12. Uit de wetsgeschiedenis volgt dat het detailniveau van een akoestisch onderzoek dat de akoestische validiteit van het bestemmingsplan met verbrede reikwijdte moet onderschrijven, op een hoger abstractieniveau wordt afgestemd. Immers een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte bevat een regeling op hoofdlijnen.
Dit neemt evenwel niet weg dat een dergelijk akoestisch onderzoek wel voldoende concrete informatie dient te bevatten om bijvoorbeeld het besluit tot het verlenen van hogere waarden in het bestemmingsplan te kunnen integreren. Ook in een globaal bestemmingsplan moet worden onderbouwd dat de wens tot het realiseren van geluidsgevoelige functies reëel is. In de fase van planvorming is het namelijk nog mogelijk om geluidsproblemen te voorkomen door middel van een andere inrichting van het gebied. Om deze reden is het niet toegestaan om het meer gedetailleerde geluidsonderzoek volledig door te schuiven naar de procedure die moet leiden tot het afgeven van een omgevingsvergunning. Verwezen wordt naar de Nota van toelichting bij het Besluit uitvoering crisis- en herstelwet.⁹
13. Op grond van voorgaande is cliënte van mening dat het in verband met onderhavig ontwerpbestemmingsplan Maasterras fase 1 uitgevoerde akoestisch onderzoek (in ieder geval ten aanzien van het aspect industrielawaai) onvoldoende gedetailleerd is omdat geen inzicht is geboden in de uitgangspunten van de berekening van industrielawaai.
14. “Het mes snijdt hier aan twee kanten”, omdat de bedrijven op het gezoneerde industrieterrein Zeehaven Dordrecht, met inachtneming van het zonebeheerplan, het recht hebben om geluid te produceren tot een waarde op de zonegrens van 50 dB(A). Het toevoegen van nieuwe woningen binnen de geluidszone van het industrieterrein levert in zoverre per definitie een beperking op van dit recht. Voorkomen moet worden dat bedrijven als gevolg van woningbouw binnen de zone in hun bedrijfsvoering worden beperkt. Inzicht daarin wordt in het ontwerpbestemmingsplan Maasterras fase 1 niet geven. Dit plan en de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken zijn sowieso al ‘egocentrisch’ gericht, want blijkt daaruit niet of en in hoeverre bestaande bedrijven in de omgeving van het plangebied, waaronder dus het bedrijf van cliënte, door het plan in hun bedrijfsvoering en ontwikkelingsmogelijkheden worden beperkt.

Stamlijn

15. In 2007 is het Masterplan Revitalisering Zeehavengebied Dordrecht vastgesteld. Hierin zijn maatregelen genoemd die moeten leiden tot optimalisering van het functioneren van het Zeehavengebied. Vanuit de wens om de zeehavenfunctie te versterken is samenwerking gezocht met het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) en is die samenwerking geformaliseerd. Door HbR is met het oog op de samenwerking een ontwikkelprofiel voor het Dordtse Zeehavengebied opgesteld. De ontsluiting van het Zeehavengebied per spoor is hierbij van essentieel belang. De aanwezigheid van een compleet aanbod van vervoersmodaliteiten (water, weg en spoor) is een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor nieuwe bedrijven.¹⁰
16. Het tracé van de stamlijn sluit in noordelijke richting ter hoogte van het emplacement aan de Weeskinderendijk aan op het landelijke spoornetwerk.
Bij de vaststelling van het bestemmingsplan Zeehaven Dordrecht (in 2014) heeft de

⁹ NvT bij het besluit van 13 mei 2014, Stb. 2014, 168, p. 16-17.

¹⁰ Paragraaf 2.4.2 plantoelichting bestemmingsplan Zeehaven Dordrecht.

gemeenteraad de toezegging gedaan dat de stamlijn voor de ontwikkeling van het Maasterras als een gegeven wordt beschouwd en daarin moet worden ingepast. Verwezen wordt naar het hiervoor op bladzijde 4 van deze zienswijzen opgenomen citaat.

17. Dat de aanwezigheid van de stamlijn zich niet verhoudt met de in het Masterplan Maasterras opgenomen stedenbouwkundige opzet, zoals in de plantoelichting bij het voorliggen ontwerpbestemmingsplan Maasterras gesteld, is geen valide argument.¹¹ De stedenbouwkundige invulling van een gebied laat zich immers sturen en is afhankelijk van ruimtelijke / fysieke en juridische gegevens. Zo'n gegeven is de aanwezigheid van de stamlijn én de toezegging door de gemeenteraad dat in verband met de ontwikkeling van het Maasterras de stamlijn moet worden ingepast.
18. Koninklijke van der Wees Groep BV is voor haar bedrijfsvoering afhankelijk van de stamlijn. Zo wordt per spoor staal aangevoerd. Voor het gebruik van de stamlijn heeft zij met ProRail, beheerder van de stamlijn, een langjarige overeenkomst gesloten. Koninklijke van der Wees Groep BV is niet het enige bedrijf in het Zeehavengebied dat belang heeft bij de instandhouding van de stamlijn. Cliënte was net als andere bedrijven die van de stamlijn gebruik maken onaangenaam verrast. Pas kort voor de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan zijn zij geïnformeerd over het voornemen om de stamlijn weg te bestemmen. Dát geldt ook voor ProRail en Havenbedrijf Rotterdam. Dit voornemen is niet eerder met haar, noch met de overige bedrijven in het Zeehavengebied en evenmin met ProRail, besproken.
19. Uit de plantoelichting van het voorliggende ontwerpbestemmingsplan maakt cliënte overigens op dat het voornemen om de stamlijn weg te bestemmen 'een idee van de tekentafel' is en wat dat betreft prematuur is. De gemeente kondigt immers aan hierover nog in overleg te gaan met het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Provincie Zuid-Holland, ProRail, het Havenbedrijf Rotterdam en de individuele bedrijven om tot "robuuste oplossingen voor bedrijven in de Zeehaven" te komen. Daarover moet dan vóór de vaststelling van het bestemmingsplan duidelijkheid zijn.
20. Overigens heeft het de schijn dat de gemeente de aangekondigde beslissing om de stamlijn weg te bestemmen zonder kennis van zaken, en derhalve onzorgvuldig, heeft genomen. Immers geeft zij aan dat ook nog moet worden gekeken naar de grondslag van het gebruik van de stamlijn (in relatie tot het feitelijk gebruik).¹² Kennelijk heeft de gemeente geen flauw benul van de belangen die bedrijven in het Zeehavengebied bij de stamlijn hebben. Het belang van de stamlijn voor bedrijven in het Zeehavengebied heeft ProRail verwoord in haar brief aan de gemeente van 3 november 2023 (**bijlage**). Cliënte sluit zich bij het in die brief gestelde aan. Daarin heeft ProRail haar zorgen gedeeld over het voornemen om de stamlijn weg te bestemmen. Bovendien blijkt uit de brief van ProRail dat aan het doen vervallen van de stamlijn, die behoort tot de Hoofdspoorweg Infrastructuur (HSWI), een besluitvormingsproces met verschillende stadia vooraf gaat waarin de gemeente zeker niet het laatste woord heeft. Integendeel: de uiteindelijke beslissing over het opheffen van de stamlijn ligt bij de Minister IenW.

¹¹ Blz. 8 plantoelichting ontwerpbestemmingsplan Maasterras fase 1.

¹² Blz. 8 plantoelichting ontwerpbestemmingsplan Maasterras fase 1.

21. Dat dit besluitvormingsproces ertoe leidt dat vóór de vaststelling van het bestemmingsplan Maasterras fase 1 duidelijkheid is over “robuuste oplossingen voor bedrijven in de Zeehaven” wordt door cliënte ernstig betwijfeld. Zij betwijfelt evenzeer dat die duidelijkheid er is vóór 1 januari 2026 (zijnde de datum tot wanneer artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet een wettelijke grondslag biedt voor het onderhavige bestemmingsplan met verbrede reikwijdte). Ook hierom is de aangekondigde beslissing om de stamlijn weg te bestemmen prematuur.

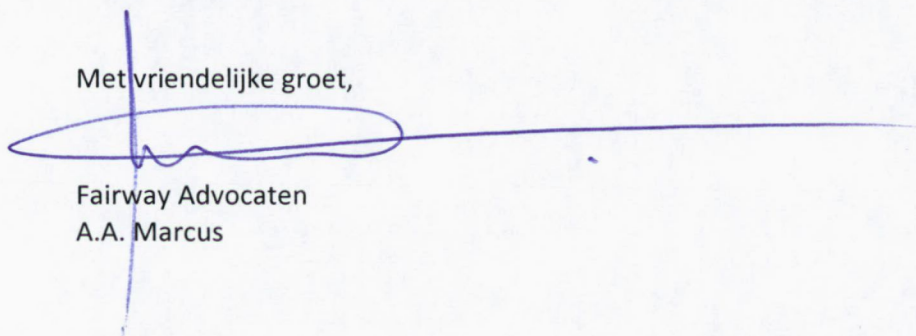
Conclusie

22. Samengevat is cliënte van mening dat het voorliggende ontwerpbestemmingsplan Maasterras fase 1 onzorgvuldig tot stand is gekomen en niet uitvoerbaar is. Cliënte verzoekt u daarom om het voorliggende bestemmingsplan Maasterras fase 1 niet vast te stellen.
23. Voor haar is duidelijk dat het ‘van tweeën één’ is. Óf de stedenbouwkundige invulling van het Maasterras wordt aangepast, zodanig dat de stamlijn gehandhaafd wordt en voortzetting van de bedrijfsvoering van het bedrijf van cliënte op de huidige locatie gewaarborgd is. Óf er wordt bij handhaving van de in het Masterplan gekozen stedenbouwkundige invulling van het Maasterras alsnog zorggedragen voor een ‘robuuste oplossing’, die er uit bestaat dat cliënte voor haar bedrijfsvoering geen nadelige gevolgen ondervindt van de ontwikkeling van het Maasterras (fase 1 én fase 2).

Namens cliënte behoud ik mij het recht voor om de zienswijzen nader uiteen te zetten en/of aan te vullen.

Deze brief wordt u zowel per gewone als per aangetekende post toegezonden.

Met vriendelijke groet,



Fairway Advocaten
A.A. Marcus

Gemeente Dordrecht
ter attentie van Wethouder R. van der Linden
Postbus 8
3300 AA Dordrecht

Datum	3 november 2023	Eigenaar	Bart Verberne
Uw kenmerk	-	E-mailadres	Bart.verberne@prorail.nl
Ons kenmerk/ID	2023-728436560-1827	Telefoonnummer	088-231 2152
Onderwerp	Stamlijn Dordrecht Zeehaven	Afdeling	Public Affairs RZ

Bijlage(n)

Geachte heer Van der Linden, beste Rik,

Vanuit diverse kanten komen er de laatste tijd berichten binnen bij ProRail over de stamlijn Dordrecht Zeehaven. Hieruit blijkt dat de gemeente Dordrecht voornemens zou zijn om de stamlijn naar de Zeehaven aan te passen waardoor de huidige route voor treinverkeer vanuit het emplacement Weeskinderendijk tot de 's Gravendeelsedijk kan komen te vervallen. De wens zou ingegeven zijn door de beperkingen die de spoorverbinding met zich meebrengt aan woningbouwontwikkeling binnen het plan Maasterras. ProRail ervaart dat de berichtgeving leidt tot onrust bij de gebruikers van de spoorlijn, de projectorganisatie van het project Dordtse Mijl, Havenbedrijf Rotterdam als beheerder van dit gebied en binnen de eigen organisatie.

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

Met deze brief wil ProRail een aantal punten benoemen;

- Aangeven wat het effect is van de berichtgeving
- De status van de stamlijn, positie ProRail en rechten van gebruikers
- Relatie met de MIRT-verkenning Oude Lijn
- Het proces tot aanpassing van de stamlijn

Effect van de berichtgeving

Het reeds lopende project Dordtse mijl loopt door de bovengenoemde berichtgeving vertraging op en verkeert in onzekerheid. ProRail voert dit project uit in opdracht van de gemeente. Het richt zich op verbetering van de openbare ruimte met impact op de naastgelegen stamlijn en overwegen. Doordat de gemeente signalen afgeeft dat de stamlijn gaat verdwijnen voorziet ProRail het risico dat besluitvorming over aankoop gronden en het definitief maken van de overwegbeveiliging uitgesteld gaat worden. Daarmee kan een situatie ontstaan dat de tijdelijke overwegsituatie blijft bestaan. ProRail stelt dat de overwegveiligheid niet voldoet en voorziet een dispuut met IL&T.

Er zijn 4 bedrijven aan de stamlijn, die tot de hoofdspoorweginfrastructuur behoort, die actief gebruik maken van hun spooraansluitingen aan deze stamlijn. Het gaat om de bedrijven; BAM-Rail, VolkerRail, Standic en Van der Wees. Volgens de jaaropgave van ProRail zijn er ca 950 – 1000 vervoerbewegingen per jaar over de stamlijn (beide richtingen bij elkaar opgeteld) van en naar deze bedrijven. Meerdere bedrijven hebben een spooraansluitingsovereenkomst met ProRail. De 4 bedrijven zijn vanuit hun belang i.r.t. de stamlijn en de spooraansluiting daaraan, daarmee, 'gerechtigden'.

Voor de spooraannemers is de spooraansluiting van groot belang, beide bedrijven serviceren spoorwegmaterieel van vervoerders en/of materieeleigenaren voor de gehele regio van zuidwest Nederland, de zuidelijke Randstad of daarbuiten. Via de spooraansluiting wordt railgebonden spoorwegmaterieel van en naar de bedrijven gebracht. Zonder een spooraansluiting hebben de bedrijven in Dordrecht geen bestaansrecht meer; voor het vervoer

van dit type materieel is geen alternatief. Daarnaast zijn de bedrijven van strategisch belang voor onderhoud, vernieuwing en aanpassing van spoorweginfrastructuur, stations en andere spoorvoorziening in Nederland in opdracht van ProRail en derden.

Standic geeft aan dat een groot deel van hun klanten lading via het spoor vervoert, zonder de stamlijn en spoor aansluiting is hun bedrijfsvoering niet mogelijk. Standic heeft uitbreidingsplannen voor meer spoorvervoer. Ook voor de firma Van der Wees is de spoor aansluiting van belang ten behoeve van het aanleveren van staal.

De bedrijven en Havenbedrijf Rotterdam als beheerder van het Zeehavengebied, hebben kennisgenomen van de plannen van de gemeente Dordrecht omtrent woningbouw. Zij hebben de nodige vragen en zorgen omtrent het effect op de stamlijn, hun logistieke proces en bedrijfsvoering en geven aan slecht geïnformeerd te worden hierover. Het zal duidelijk zijn dat de berichtgeving leidt tot veel onrust bij vervoerder, verladers en betrokken bedrijven. Zij richten zich met vragen tot ProRail.

Ook ProRail ervaart de gevolgen van de beeldvorming zoals die nu wordt gewekt; vanuit diverse kanten worden we aangesproken door zowel overheidsinstanties als bedrijven. Wij hanteren hierbij het principe dat er geen enkele aanleiding is om aan te nemen dat de bereikbaarheid per spoor van Dordrecht Zeehaven in het geding is.

Verder is van belang te melden dat het Rijk actief inzet op het realiseren van een modal shift: het verplaatsen van vervoer over de weg naar het spoor en binnenvaart. Het vervoer wat momenteel via de stamlijn wordt afgewikkeld, leent zich niet of nauwelijks voor vervoer per binnenvaart. Indien de stamlijn zou worden gesaneerd, zal dit vervoer zich naar de weg verplaatsen hetgeen een negatieve invloed op de modal shift heeft, de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van dit gebied. Om een indicatie te geven: de huidige omvang van wagenlading van/naar Standic per trein bedraagt nu reeds een equivalent van 2000 tot 2500 vrachtwagens die niet over de weg hoeven te gaan.

De status van de stamlijn, positie ProRail en rechten van gebruikers

Stamlijn behoort tot de Hoofdspoorweg Infrastructuur (HSWI) daarmee zijn onderstaande aspecten van toepassing:

- Spoor is eigendom van de Staat der Nederlanden en via een Beheerconcessie in beheer bij ProRail gegeven. De Spoorwegwet is daarmee op deze infrastructuur van toepassing.
- Vanuit die hoedanigheid kunnen vervoerders capaciteitsaanvragen indienen bij ProRail die gehonoreerd moeten worden indien er geen capaciteitsconflicten zijn.
- Verladers aan de stamlijn rekenen op beschikbaarheid van vervoer per spoor en richten hun bedrijfsprocessen en contracten met vervoerders hierop in. Als gerechtigden kunnen vervoerders en verladers zienswijzen naar voren brengen bij wijzigingen van de technische of functionele eigenschappen van de hoofdspoorweginfrastructuur die de gebruiksmogelijkheden van de hoofdspoorwegen aanmerkelijk veranderen. Een dergelijke wijziging behoeft instemming van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.
- ProRail programmeert hierop het beheer en onderhoud en verdeelt de capaciteit. Zo lang er geen formeel besluit ligt ten aanzien van de technische of functionele wijziging van stamlijn, zal ProRail als beheerder aangevraagde capaciteit moeten verdelen.

Relatie met de MIRT-verkenning Oude Lijn

Vastgesteld is dat er geen inhoudelijk/functioneel raakvlak met de MIRT Verkenning Oude Lijn is met betrekking tot City Sprinter & Nieuwe Stations en Knooppunten. Dit is vastgesteld in een Deep Dive Dordrecht (4 juli 2023) en in een bestuurlijk gesprek (5 okt 2023).

Het proces tot aanpassing van de stamlijn

Indien er vanuit de gemeente Dordrecht een daadwerkelijke wens is om de verbinding met de hoofdspoorbaan op te heffen dan wel functioneel te wijzigen, dan zal er een formeel verzoek gedaan moeten worden bij ProRail. Het proces wat daarop volgt, is hieronder kort beschreven.

Het proces van HSWI-sanering doorloopt meerdere stadia. ProRail is hierin de procesbegeleider, het ministerie van IenW neemt het uiteindelijke besluit (wel/geen/gedeeltelijk/onder voorwaarden wijzigen). Dit proces omvat, op hoofdlijnen, de volgende stappen:

1. Inname wijzigingsverzoek;
2. Beoordeling kansrijkheid (o.b.v. huidig en toekomstig gebruik);
3. Interne consultatie;
4. Externe consultatie;
5. Zienswijze vervoerders / gerechtigden;
6. Eventuele aanpassing wijzigingsverzoek;
7. Voorleggen verzoek, inclusief zienswijzen van betrokken gerechtigden aan de Minister IenW;
8. Besluit IenW incl. terugkoppeling.

Wat bij de beoordeling van kansrijkheid, consultatie en zienswijze een belangrijke rol speelt, is wat er functioneel verandert voor vervoerders, verladers en overige stakeholders; nu en in de toekomst. Als er voor de te saneren infra elders nieuwe infra met minimaal gelijke functionaliteit en gebruiksmogelijkheden voor terugkomt, zal dat invloed op de zienswijze van vervoerders hebben. De ervaring leert dat sec een sanering zonder, of met zeer beperkte, compensatie voor betrokken gerechtigden tot weerstand leidt wat invloed op de doorlooptijd en besluitvorming heeft en derhalve weinig kansrijk is.

Tot op heden is er bij ProRail geen formele uitvraag gedaan voor een sanering dan wel voor het wijzigen van de stamlijn Dordrecht Zeehaven. Zolang ProRail hierover niet wordt benaderd, blijven wij conform de bestaande situatie het beheer en daaruit voortvloeiende beheertaken inzake de stamlijn als Hoofdspoorweginfrastructuur uitoefenen.

Tenslotte

Het is voor de omgeving verwarrend en ongewenst indien de gemeente Dordrecht op diverse tafels en in de media het beeld schetst dat de stamlijn bij het Maasterras zal verdwijnen. Zoals hierboven beschreven is daar geen keuze in gemaakt, noch is het proces wat doorlopen moet worden om tot een keuze te komen, gestart. Het verzoek vanuit ProRail is om een formele uitvraag op te stellen óf de stamlijn als uitgangspunt in de plannen Maasterras mee te nemen. Zo maakte de stamlijn eerder ook deel uit van de plannen voor Spoorzone Dordrecht van stedenbouwkundig bureau Mecanoo. Tevens het verzoek om richting de bedrijven en Havenbedrijf Rotterdam als beheerder van het Zeehavengebied, gegeven hun belangen, zorgvuldigheid te betrachten wanneer het gaat om de plannen van de gemeente inzake Maasterras en de communicatie daarover.

Met vriendelijke groet,

Signed By: helga.cuijpers@prorail.nl
10/11/2023 12:00:29 CET
ID: e7885a9b-3867-439c-b069-7d8516be854f
Auth: SMS, Consent

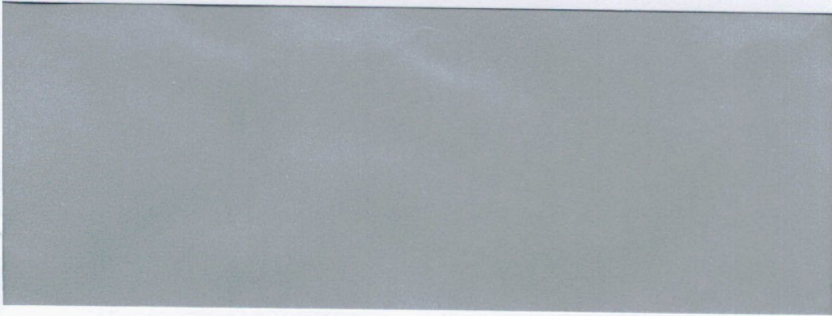


Helga Cuijpers
Regiodirecteur ProRail Randstad Zuid

Cc Havenbedrijf Rotterdam,

Postbus 4302 3006 AH Rotterdam

Po 90



1014161 - 30-01-2024

AKD
Wilhelminakade 1 3072AP ROTTERDAM The Netherlands



R Aangetekend

D-A-1

Frankering betaald



Gemeenteraad van de
gemeente Dordrecht
Postbus 8
3300AA DORDRECHT

3SAWHH8191418

Recommandé

NL



3SAWHH8191418

P2202

