

Aan de gemeenteraad van Dordrecht

Postbus 8

3300 AA Dordrecht

Dordrecht, 28 januari 2024

Betreft: Zienswijze Ontwerp bestemmingsplan

Maasterras fase 1

Geachte leden van de gemeenteraad,

Onlangs hebben de Fietsersbond en Milieudefensie kennisgenomen van het Ontwerp bestemmingsplan Maasterras fase 1.

Wij zien de zienswijze als een mogelijkheid om de kwaliteit van het planinitiatief te optimaliseren gelet op de leefbaarheid en bereikbaarheid van het plangebied en zelfs kwaliteit van de overige stadsdelen te vergroten door de kritische onderdelen bloot te leggen.

Vanwege onder meer de dreigende verslechtering van het woon- en fietsmilieu en de principiële, knellende vraag of het verantwoord is om op één van de slechtste woonlocaties, qua luchtkwaliteit en geluidbelasting, de grootste concentratie aan nieuwe woningen te bouwen, is deze zienswijze opgesteld door Milieudefensie Drechtsteden en de Fietsersbond Drechtsteden. Ter ondersteuning is het concept voorgelegd aan de leden van de Fietsersbond Drechtsteden en Milieudefensie Drechtsteden.

Hierna onze zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan 'Maasterras fase 1, in samenhang met de omgevingseffectrapportage (OER) en het stedenbouwkundig masterplan.

Hieronder de samenvatting, gevolgd door een toelichting.

Samenvatting Zienswijze

1. Ongewenste effecten elders

Uitgangspunt voor de effectberekeningen is de extreem laag gekozen parkeernorm voor het Maasterras. Niet uitgesloten is dat een bijstelling omhoog gaat plaatsvinden als de haalbaarheid in de praktijk ontbreekt en de markt een hogere norm afdwingt. Daarmee kloppen de effectberekeningen niet meer en zijn de gevolgen voor de stad nog ernstiger. Veel locaties in Dordrecht (ook Zwijndrecht) krijgen een verslechtering van het (woon-)milieu op drukkeren wegen en kruispunten.

De bestaande en toegevoegde geluidbelasting in het plangebied zijn van dien aard dat dat binnen de plangrenzen niet te hanteren valt. Dit betekent dat een substantieel deel van de probleem veroorzakende automobiliteit disproportioneel buiten het plangebied wordt geschoven en over de stad wordt uitgesmeerd. De daaruit voortvloeiende noodzakelijke infrastructurele maatregelen worden benoemd, maar niet gegarandeerd. De intentie om het woningaantal te maximaliseren vergroot dit vraagstuk.

Conclusie: de stad wordt opgezadeld met forse, onwenselijke gevolgen, met daarnaast nog te veel riskante open einden.

2. Fietsen in het plangebied

Binnen het plangebied wordt het fietsverkeer op verschillende schaalniveaus afgewikkeld. De doorfietsroutes noord-zuid en oost-west, de stedelijke fietsroutes en een fijnmaziger netwerk van gecombineerde voet- en fietspaden. Afstemming met de gemeentelijke schaalniveaus en koppeling aan de bestaande fietsnetwerken lijkt nog te moeten plaatsvinden.

De doorfietsroute langs het spoor kent helaas nog te repareren zwakheden; bijv. het tweemaal kruisen van busbaan en vermoedelijk uiteindelijk toch ook automobilisten die de Brug over de Oude Maas benutten.

De Fietsersbond Drechtsteden en Milieudefensie Drechtsteden twijfelen in hoge mate aan het nut van de voorgestelde fiets- en voetgangerstunnel onder spoor en Burgemeester de Raadsingel. De bestaande stedelijke fietsverbindingen die het spoor kruisen vormen een logischer onderdeel van het fietsnetwerk in Dordrecht dan de nu meer op buurtniveau bedachte verbinding. Het benodigde geld voor een dergelijke tunnel kan beter besteed worden aan bijvoorbeeld het investeren in het verbeteren van bestaande fiets- voetgangerspassages onder het spoor.

De maquette van het plangebied laat een aanzienlijk getrappt niveauverschil zien van de overkapping over de A16 (het zogenaamde parkdek) ten opzichte van/X het aansluitend maaiveld. Het dek over de A16 kan waarschijnlijk niet gelijkvloers worden aangelegd door een onvoldoende diep aan te leggen nieuwe autoroute langs de A16 onder het dek. Dat betekent in de routing over de A16 voor 'stappers en trappers' via het parkdek een bezwaarlijke hindernis.

De steeds hogere gebouwen betekenen ongewenste windbelasting voor passerende fietsers. In het plan wordt daar te weinig rekening mee gehouden. Ook de sociale veiligheid van de fietsroutes, stalling bij huis en bestemmingen zoals P-garages vragen meer aandacht. Voor toename fietsgebruik is stallingscomfort een noodzaak.

3. Te onzekere bouwstenen A16

In planfase 2 worden verregaande infrastructurele maatregelen voorgesteld: het laten vervallen van de afslag 21 en het volledig op de schop gooien van de zuidelijker gelegen aantakking van de A16 aan de Laan der VN.

Los van het feit dat het moeilijk voorstelbaar is dat Rijkswaterstaat hiermee akkoord gaat, zullen deze maatregelen de onder 1 en 2 genoemde bezwaren nog meer versterken. We constateren daarnaast technische vraagstukken (te grote niveauverschillen bij een nieuw viaduct, aansluiting Mijlweg), omdat de ideeën mogelijk nog onvoldoende doordacht zijn. Het niet kunnen oplossen van deze vraagstukken leidt tot een andere infrastructuur dan nu wordt voorgesteld of zelfs afstel. Daardoor is het moeilijk om de eerste en tweede fase ook qua fietsstructuur in samenhang met de eerste fase te beoordelen.

Overigens wil Rijkswaterstaat minder afslagen op het Rijkswegennet, dit vermindert een bron van files en vergroot de verkeersveiligheid.

Dat Rijkswaterstaat verminderen van afslagen aantrekkelijk vindt is voorstelbaar, maar de nu slechts verplaatste afrit veroorzaakt meer autokilometers in de stad en leidt tot veel vollere wegen/ kruispunten, die zelfs vastlopen, zoals blijkt uit de doorrekening. Het vervallen van afrit 21 van de A16 heeft uiteindelijk veel meer milieu- en veiligheidsnadelen dan voordelen.

4. Andere onzekere bouwstenen, p-garage, spoorwegen, Brug over de Oude Maas en parkdek

Fase 1 en 2 bevatten cruciale onderdelen, waarvoor met externe partners overeenstemming nodig is. In fase 1 betreft dit onder meer het spoorwegcomplex, de stamlijn en de Brug over de Oude Maas. Zowel de vraag of dit wenselijk is en de kwestie dat dit een moeizaam overleg vergt dat makkelijk kan mislukken; dan wel nog jaren vergt, vraagt om een flexibeler planbenadering, een plan B.

De parkeergarage met bovenop gelegen en aangrenzende infravoorzieningen, verdraagt geen uitstel. De garage is nodig voor de binnenstad en de eerste nieuwe woningen. Ook de doorfietsroute richting station Dordrecht hoort in het allereerste planstadium gerealiseerd te worden.

Het bestemmingsplan/voorkeursalternatief schenkt ten onrechte geen aandacht aan een alternatief plan B, hoewel de Fietsersbond Drechtsteden en Milieudefensie Drechtsteden daar in een eerder stadium al op hebben wezen. Een optie voor een tijdelijke of zelfs definitieve garage zonder gebruik van het spoorwegcomplex lijkt mogelijk en sterk aan te bevelen (zie suggestie in bijlage).

Anderszins is het oorspronkelijke idee om een 300m lange overkapping over de A16 al gesneuveld en gekrompen tot een kleine 100m, met daarbij de kanttekening dat ook dit onderdeel nog steeds onzeker is. Het parkdek is pas in fase 2 aan de orde, waarmee de geluidwerende effecten voor de 1^e fase er niet op tijd zijn en misschien zelfs nooit komen. Is daar rekening mee gehouden?

5. Ongewenste knip, ongewenste besluiteloosheid

De gesuggereerde optie om een autoknip voor het station Dordrecht aan te brengen vinden de Fietsersbond Drechtsteden en Milieudefensie Drechtsteden ongewenst. Deze knip heeft buitenproportionele gevolgen voor het woon- en fietsklimaat elders in Dordrecht, en maakt een interessantere knip, de Krispijntunnel, onmogelijk. Opgeteld bij de knip in de Spuiboulevard en de Singel worden alle oostwestrelaties voor het gemotoriseerd verkeer alleen nog maar mogelijk ten zuiden van de spoorlijn. Met negatieve gevolgen voor de daar gelegen woongebieden. Een verkeersplan is nodig waarbij evenwichtiger gestuurd kan worden op de ontwikkelingen, waarbij lusten en lasten optimaler worden verdeeld. Te veel variabelen en het niet kiezen zorgt voor te lang durende onzekerheid.

In 2020 heeft de Fietsersbond de kruising voor het station aan de orde gesteld en is aangegeven dat de gevolgen voor de stad onderzocht moesten worden ...

De suggestie die de Fietsersbond destijds deed was om de autoweg half op te tillen en de oversteek voor voetgangers en fietsers tussen het Weizigtpark, station en centrum half verdiept aan te leggen is nog steeds een interessante optie.

Mede vanwege de externe effecten van het Maasterras op het Dordts wegennet moeten samenhangend nu, en eigenlijk al eerder, knopen worden doorgehakt.

Toelichting

Inleiding

Het kiezen van de grootst mogelijke concentratie nieuwe woningbouw op de meest met lawaai en luchtkwaliteit vervuilde plek van Dordrecht blijft in onze ogen nog steeds een gegeven dat kritiek oplevert. Een zoveelste voorbeeld dat volksgezondheid ondergeschikt wordt gemaakt aan economisch groei-denken. De inzet om net onder de grenzen van de maximaal toelaatbare belasting van de gezondheid van inwoners te blijven mag dan wel juridisch correct zijn, ethisch blijft dit pijnlijk en geeft het geen reden tot blijdschap.

De vergelijking met Chemours dringt zich op: vervuilen tot de grenzen van de regels en daarmee is het juridisch afgedekt. Een eerste maatregel om dit gezondheidsvraagstuk te aan te pakken wordt al niet uitgevoerd vanwege de technische onmogelijkheid van een honderden meters lange overkapping van de A16.

Plandynamiek en afschuifstrategie

De basis van de planvorming zorgt voor een enorme ambitie om tot realisatie van omvangrijke woningbouw te komen. Deze berust op een reëel ernstig tekort aan woningen, en een verwachte en een door de gemeente noodzakelijk geachte economische groei. Voeg daaraan toe de zeer forse financiële toezeggingen van het Rijk, al gedane voorinvesteringen in tijd en geld, dan lijkt dit een niet omkeerbaar en ook moeilijk bij te sturen proces. Er wordt een uiterste inspanning gedaan om te komen tot maximaliseren van het plan en alles (vooral geluidsveroorzakers) dat dit bemoeilijkt te elimineren onder meer door ze over de schutting te gooien.

- 'weg' met de auto's op de Brug over de Oude Maas,
- 'weg' met het viaduct (Brugweg) vanaf de Brug over de Oude Maas,
- 'weg' met de afrit vanuit tunnel richting binnenstad
- 'weg' met de stamlijn,
- 'weg' met rangeerterrein van ProRail

Ondergetekenden achten de probleemverplaatsing onzuiver en disproportioneel voor andere stadsdelen. Kritische kanttekeningen worden uitermate luchthartig benaderd, gebagatelliseerd dan wel vanuit een wel zeer optimistische kijk als oplosbaar bestempeld.

Onerlijke lastenverdeling

Het verminderen van de eigen problemen door ze te marginaliseren en te verdelen houdt niet in dat ze van de kaart zijn verdwenen, de problemen worden slechts verplaatst. Ze worden uitgesmeerd buiten het plangebied en landen op het wegennet elders in Dordrecht. Dat leidt daar vaak tot meer verkeer, waardoor ter plekke het milieu verslechtert en onveiliger wordt. In de OmgevingsEffectRapportage worden dergelijke locaties wel benoemd, maar met een oordeel dat onvoldoende kritische is. Binnen de normen telt een verslechtering niet. Ze lijken een logisch gevolg, onvermijdelijk en geaccepteerd. De meeste bewoners die met de verslechtering te maken krijgen, hebben hier geen enkele weet van. Vanwege hun, ten onrechte, veilig geachte afstand tot het Maasterras. Vraag het bijvoorbeeld maar aan bewoners van de Craaijensteijnstraat, Reeweg, Mariastraat, Julianaweg.

Omgekeerde STOMP

Het ouderwetse auto-denken lijkt weer terug en draait nota bene het door de gemeenteraad omarmde STOMP-principe om: alleen wanneer de doorstroming op kruispunten en rotondes de grenswaarden overstijgen wordt dat een probleem genoemd, niet het drukker worden van straten en kruispunten. Naast veel wegen met een ongewenste grotere verkeersintensiteit vallen enkele wegen/ kruispunten op waar het verkeer niet meer goed kan worden verwerkt. Gesuggereerd wordt daarom met technische aanpassing op diverse locaties de wegen te verbreden; zelfs een fietsbrug komt voorbij (Krispijnseweg/ Laan der Verenigde Naties). De realiteit en betaalbaarheid ervan is onduidelijk. Ook zal op meerdere locaties het huidige wegdek vervangen moeten worden door stiller asfalt. En dat allemaal veroorzaakt door de plannen voor het Maasterras.

Krispijn betaalt

In delen van Krispijn worden de bewoners opgezadeld met een parkeervergunningenstelsel, vanwege een te verwachte parkeerdruk vanuit het Maasterras, waar autorijden en parkeren (met te lage norm) niet voor de deur plaats vindt. Zijn zij daar al over geïnformeerd?

De positieve effecten van het plan worden uitvergroot en de nadelen worden wel benoemd, maar onvoldoende met een kritische noot beoordeeld. Te snel wordt verwacht dat de ontstane problemen worden opgelost, met een, wat Fietsersbond Drechtsteden en Milieudefensie Drechtsteden betreft, niet geruststellend 'zo goed mogelijk'. Voortdurend komt 'de slager die het eigen vlees keurt' voorbij.

A15 en A16 als redders in de nood?

Ook Rijkswaterstaat waarschuwde al via een eerdere zienswijze voor de grote effecten van het plan Maasterras op de situatie elders in de stad en bepleitte een geactualiseerd verkeersplan. Omdat het handig uitkomt voor het plan Maasterras om de autoverbinding via de Brug over de Oude Maas te elimineren, moet dat verkeer voortaan via de A16, volgens de plannenmakers. Het lijkt ondergetekenden sterk dat een gemeente een lokaal verkeersprobleem afwentelt op een overvolle A16 en dan door Rijkswaterstaat met open armen wordt ontvangen. Zij wil juist het tegenovergestelde. Uit de rapporten blijkt dat vanwege de congestie op de A16 de automobilist zelfs gaat kiezen voor de route van de A15 en N3 om in Dordrecht te komen. Voor de Fietsersbond een buiten proportioneel extern en negatief effect, veroorzaakt door de bevoordeling van een lokaal plan. Wordt dit onder 'bereikbare stad' verstaan? En dat verkeer blijft niet op de N3. Zo is in de rapporten terug te vinden dat ook in de oostelijke stadsdelen verkeersintensiteiten toenemen, veroorzaakt door het Maasterras. De lijst met verslechterde locaties en onwetende bewoners, en niet te vergeten de te maken kosten voor aanpassing van infra wordt indrukwekkend. Het fietsklimaat op een aanzienlijk deel van het drukker wordende Dordtse wegennet verslechtert.

Onzekere onderdelen in Plangebied Tweede fase

Binnen de plangrens van het Maasterras treffen we een aantal onderdelen, die zeer kostbaar zijn. Met daarnaast nog onopgeloste technische knelpunten. Onder meer de overkapping van de A16 en het slopen van het bestaande gebogen viaduct en te vervangen door een nieuw viaduct.

De haalbaarheid achten ondergetekenden twijfelachtig. Daarnaast worden deze ingrepen in de tijd vooruitgeschoven. Ondergetekenden namen technische vraagstukken waar met lastige, zoals niet onoverbrugbare niveauverschillen bij een nieuw viaduct over de A16, die in het plan nog niet onderkend of benoemd zijn of luchthartig als oplosbaar worden opgevat.

Mammoettanker verkleint inspraakansen

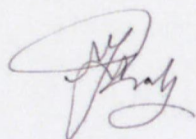
De eerdergenoemde ambitie achter dit (maximaliseren van) dit plan maakt dat de positie en effectiviteit van participatie weinig kansrijk zullen zijn. Tijdens de inloopbijeenkomsten leek het dat elke kritische kanttekening, die het maximaliseren bedreigt, wordt weerlegd. De grote financiële bijdrage van het Rijk, gekoppeld aan woningaantallen, heeft de planontwikkeling doen veranderen in een mammoettanker, die moeilijk van koers te wijzigen is.

De ontwerprijheid richting maximaliseren kent schijnbaar weinig beperkingen. De hoogteaccenten lijken te blijven groeien als kool.

In algemene zin achten we deze planontwikkeling onvoldoende getuigen van een verantwoorde ruimtelijke ordening.

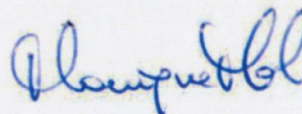
Met vriendelijke groeten,

Niek Fraterman



Secretaris Fietsersbond Drechtsteden

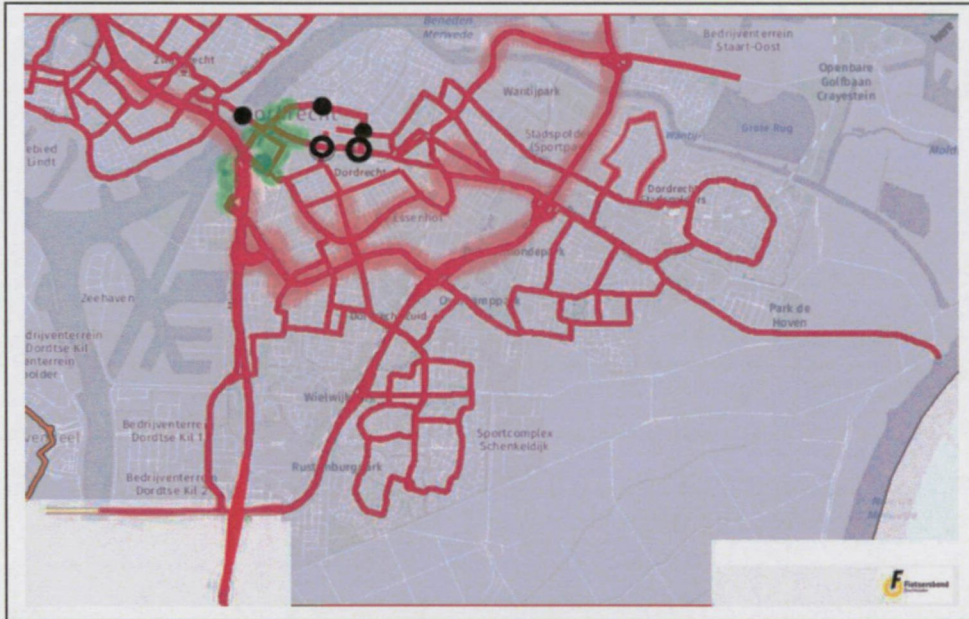
Monique Mol



Milieudefensie Drechtsteden

Bijlagen

Bedreigde locaties in de verbindingen west-oost en visa versa.



Plan B:

Alternatieve parkeergarage buiten het spoorweggebied in combinatie met randbebouwing en auto-/bus-/fietsafrit. Door de steilere autoafrit kan de fietser kruisingsvrij oversteken.

