

30 JAN. 2024

Gemeenteraad Dordrecht  
Postbus 8  
3300 AA Dordrecht

*In afschrift aan de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht en  
Rijkswaterstaat.*

Onderwerp	Van/behandeld door	Datum
Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Maasterras fase 1	Ruimtelijke ontwikkeling	29-1-2024
Uw kenmerk/schrijven	Ons nummer	Verzenddatum
	2024-0011390	30-1-2024

Geachte gemeenteraad,

Dordrecht en Zwijndrecht zijn partners in de verdere stedelijke ontwikkeling van beide gemeenten direct langs het spoor. Die vertegenwoordiging is zo vastgelegd in de Verstedelijkingsalliantie, maar ook is er in 2018 een gezamenlijk Ambitiedocument Spoorzone vastgesteld. Als gevolg hiervan zijn in de daaropvolgende jaren afspraken gemaakt (de bekend Pyramide) over onderwerpen, die gezamenlijk worden opgepakt, zoals bijvoorbeeld de infrastructurele en bovenlokale zaken en onderwerpen, die lokaal werden opgepakt en in de Stuurgroep besproken. Hier horen de gebiedsontwikkelingen in beide gemeenten bij. Voor de gebiedsontwikkeling Stationskwartier, waarin ook het deelgebied Maasterras Zwijndrecht is gelegen, heeft Zwijndrecht inmiddels een onherroepelijk bestemmingsplan en bent u nu met deze voorbereiding voor het Dordtse deel van het Maasterras bezig. Een volgende stap voor u is de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, wij maken hierbij gebruik van de mogelijkheid om formeel een zienswijze in te dienen tegen uw ontwerpbestemmingsplan Maasterras d.d. 21-12-2023 inclusief het OER.

In deze zienswijze zal eerst worden ingegaan op het proces, waarna er ingegaan wordt op een achttal specifieke thema's, te weten:

1. Spoorzone ontwikkeling Dordrecht-Zwijndrecht
2. Gezamenlijke klantwens voor renovatie Verkeersbrug Dordrecht
3. Nieuwe aanlanding Verkeersbrug aan zijde Dordrecht
4. Standpunt Rijkswaterstaat
5. Effect op Zwijndrecht
6. Bereikbaarheid van Dordrecht als centrumgemeente
7. Woningbouwprogrammering
8. Doorgang projecten in Zwijndrecht
9. OER / MER
10. Bouwhoogte

Datum

30-1-202429-1-2024

Onderwerp

Zienswijze

ontwerpbestemmingsplan

Maasterras fase 1Fout!

**Verwijzingsbron niet**

**gevonden.**

Pagina

2 van 9

## **Proces**

Zoals aangegeven in onze reactie op uw Masterplan Maasterras van 5 oktober 2023 zijn wij verrast door uw voorgenomen plannen ten aanzien van het autovrij maken van de Verkeersburg Dordrecht, zoals de brug formeel heet.

Via de Stuurgroep Spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht is er frequent overleg over de ontwikkelingen aan beide zijde, waar we nu beter in overleg zijn, maar het verschil van inzicht over een autovrije brug bestaat nog steeds.

Wij begrijpen en steunen uw wens om de lange aanbrug aan uw zijde anders vorm te geven, deze neemt nu een flink ruimtebeslag wat ook anders gebruikt kan worden. Maar we begrijpen en steunen niet uw wens voor een autovrije brug, uitgezonderd nood- en hulpdiensten, het openbaar vervoer en het landbouwverkeer. Naast het feit dat Zwijndrecht, in het kader van bereikbaarheid van de centrumvoorzieningen het niet eens is met een autovrij brug, maakt Zwijndrecht zich ook zorgen over de gevolgen van een dusdanig besluit.

We werken op dit moment dan ook gezamenlijk met Rijkswaterstaat aan een impactanalyse van verschillende scenario's, waaronder die van een autovrije brug. De uitkomsten daarvan volgen in de eerste helft van dit jaar. Wij zijn nog steeds van mening dat deze studie eerst gereed had moeten zijn met een gezamenlijke conclusie van Dordrecht, Zwijndrecht en Rijkswaterstaat alvorens door te gaan met een ontwikkeling. De terinzagelegging van dit bestemmingsplan waarin vooruit wordt gelopen op de uitkomst uit de gezamenlijke studie is de omgekeerde volgorde.

### **1. Spoorzone ontwikkeling**

In 2018 zijn Zwijndrecht, Dordrecht en de provincie Zuid-Holland gezamenlijk gestart met het programma Spoorzone om de verdichting rondom de stations vorm te geven, de mobiliteit via spoor te vergroten en verbindingen te verbeteren. Sinds 2019 werken partijen goed samen aan de uitvoering van ons gezamenlijk Ambitiedocument. Sindsdien zijn partijen samen in gesprek over de afritten van de Brug, waarbij de indiening van indicatieve subsidiebehoefte bij de Provincie op basis van verkenningen door DHV in 2018 een eerste stap waren. Vanaf 2019 hebben er gesprekken plaatsgevonden tussen partijen en Rijkswaterstaat over de beoogde renovatie van de brug, die uitgemond zijn op een gezamenlijke klantwens voor de middellange termijn. In deze gesprekken zijn verschillende opties verkend en is herhaaldelijk ambtelijk door Zwijndrecht aangegeven dat een autovrije brug niet acceptabel is in het kader van de bereikbaarheid van de centrumvoorzieningen, die in Dordrecht zijn gelegen.

Op basis van ons gezamenlijk Ambitiedocument is in het kader van de Verstedelijkingsalliantie in Zwijndrecht verder gewerkt aan het Masterplan Stationskwartier, dat in 2019 door de gemeenteraad is vastgesteld. Hierin is de in 2018 door partijen door DHV uitgewerkte analyse van de afritten verwerkt. In 2022 is dit Masterplan vertaald in het bestemmingsplan verbrede reikwijdte Stationskwartier, dat ook aan Dordrecht is aangeboden, en wat de nieuwe verkeersontsluiting mogelijk maakt. In dezelfde tijd is Zwijndrecht ook aan de slag gegaan om marktpartijen te zoeken, die dit gebied, in lijn met de gezamenlijk (met Provincie) voorbereide WBI-aanvraag zouden ontwikkelen, waarbij deze infrastructuur een van de opgaven was.

Datum

30-1-202429-1-2024

Onderwerp

Zienswijze

ontwerpbestemmingsplan

Maasterras fase 1 Fout!

Verwijzingsbron niet

gevonden.

Pagina

3 van 9

We waren ook verrast over het feit, dat de Dordtse "droom voor de lange termijn" daadwerkelijk en zonder verdere afstemming in het huidig bestemmingsplan was opgenomen. Een dusdanige stap beperkt de onderlinge verbinding verder en staat ons inziens in schril contrast tot de samenwerking die beoogd was met de ontwikkeling van de Spoorzone, die tot doel had om verbindingen juist te verbeteren.

## 2. Gezamenlijke klantwens voor renovatie Verkeersbrug Dordrecht

In de afgelopen periode hebben we weer veelvuldig met elkaar gesproken over de verkeersbrug Dordrecht in de Stuurgroep Spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht en het groot onderhoud dat aanstaande is. Tevens is daarbij ook meerdere keren door vertegenwoordiging van uw college aangegeven dat de lange termijn wens van Dordrecht is dat de brug autovrij wordt. Hierbij is ook bestuurlijk door het college van Zwijndrecht bevestigd dat de Zwijndrechtse gemeenteraad waarde hecht aan een goede bereikbaarheid van de centrumvoorzieningen in Dordrecht en een sluiting van de brug voor autoverkeer niet ambieert.

Duidelijk werd in deze overleggen dat onze beelden verschillen van een gewenste/toekomstige invulling van de verkeersbrug. Uiteindelijk is er een gezamenlijke klantwens geformuleerd, die als bestuurlijk compromis in de Stuurgroep Spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht is bekrachtigd.

Door beide gemeenten is gezamenlijk de volgende klantwens ingestuurd naar Rijkswaterstaat: *Gemeente Dordrecht en gemeente Zwijndrecht willen bij het groot onderhoud en de renovatie van de Verkeersbrug Dordrecht Zwijndrecht de weginrichting van de verkeersbrug Dordrecht Zwijndrecht veranderen. Hierbij gaan we uit van een autoweg waar ook bus en vrachtverkeer over kan rijden in 2 richtingen maar waar meer ruimte wordt gegeven aan voetganger en fietser dan nu het geval is. Hiermee stimuleren we een gedragsverandering richting fietsen en lopen en verminderen de druk op de weg. Daarnaast faciliteren we de fietsroute F16 beter. De beide gemeenten wensen een langzaam verkeer inrichting op de verkeersbrug. Nadere invulling van de inrichting van de weg bepalen we samen met RWS in de voorbereiding naar groot onderhoud en renovatie. De inrichting van de weg moet het lange termijn toekomst perspectief van een autovrije brugweg niet in de weg staan.*

U bent nu voornemens al in het huidige (ontwerp)bestemmingsplan de aanlanding van de brug in uw gemeente te verwijderen waardoor autoverkeer over de brug onmogelijk wordt, uitgezonderd openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten over een nieuwe aanlanding parallel aan het spoor. Dit voornemen ligt niet in lijn met onze gezamenlijke inspanning bij de WBI, waarin in Zwijndrecht juist de aanleg van een alternatieve verkeersinfrastructuur (50km/h) mogelijk wordt gemaakt en die op dit moment in voorbereiding is. Daarnaast is uw voornemen ook niet in lijn met de eerder ingediende klantwens en wordt er ook geen rekening gehouden met de wensen van de gemeenteraad van Zwijndrecht, waarbij misschien in de verdere uitwerking een voor alle partijen acceptabele oplossing had kunnen worden gevonden. Waarom wijkt u af van de klantwens en neemt u nu al een autovrije brug op in uw ontwerpbestemmingsplan? Een van de uitgangspunten van een goede ruimtelijke ordening is de uitvoerbaarheid van ingrepen binnen een bepaald tijdsbestek. Het weg bestemmen van de brug in uw ontwerpbestemmingsplan impliceert dat realisatie van een autovrije brug binnen de komende jaren voor u vast staat. Dit impliceert ook dat u, wetende hiermee de Zwijndrechtse Waard minder goed aan te sluiten op de stedelijke

voorzieningen en ook wetende dat de desbetreffende gemeentebesturen hier niet eens mee zijn, kennelijk een ander beeld heeft van samenwerking en het functioneren als centrumgemeente, dan desbetreffende buurgemeenten.

Rijkswaterstaat heeft onze ingediende gezamenlijke klantwens voor een groot deel afgewezen. Er wordt aangegeven dat de brug 'as is' wordt vervangen en gerenoveerd. De enige wens die wordt meegenomen als meekoppelkans is meer ruimte voor de fiets in de toekomst. De gewenste 30 km/u wordt dus ook afgewezen, de huidige 50 km/u blijft ook van kracht na vervanging en renovatie.

### 3. Nieuwe aanlanding Verkeersbrug aan zijde Dordrecht

Gezien de (potentiële) ontwikkelruimte in uw plangebied voor het Maasterras achten wij het begrijpelijk dat de aanlanding van de Verkeersbrug Dordrecht wordt verlegd. In deze kwestie hebben we sinds 2018 intensief samengewerkt. De nieuwe voorgestelde aanlanding parallel aan het spoor is dan ook een oplossing waar wij ons in kunnen vinden. Echter niet in het feit dat deze autovrij wordt en alleen voor openbaar vervoer, landbouwverkeer en nood- en hulpdiensten te gebruiken is. U heeft meerdere keren in overleggen aangegeven dat de geluidsbelasting van aanlanding te hoog is om het aantal woningen te realiseren dat nu wordt voorgesteld. We kunnen ons uiteraard voorstellen dat mitigerende maatregelen nodig zijn, maar gaan er ook van uit dat met de ontvangen WBI-middelen, deze ook realiseerbaar moeten zijn. Dit is in Zwijndrecht, dat aan dezelfde infrastructuur is gelegen, namelijk ook het geval. Aangezien de onderzoeken, die dit zouden kunnen aantonen niet in het bestemmingsplan zijn opgenomen willen wij graag van u weten welke mitigerende maatregelen u heeft onderzocht om toch autoverkeer doorgang te laten vinden over de Verkeersbrug en de aanlanding waarbij u ook de gewenste woningen realiseert in dit gebied?

### 4. Standpunt Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat heeft aangegeven, als eigenaar van de brug en afhankelijk van andere projecten, omstreeks 2027 voor een langere periode de Verkeersbrug Dordrecht in groot onderhoud te nemen en is allerm minst blij met extra voertuigen op rijksweg A16. Dit hebben zij herhaaldelijk aangegeven zowel in gezamenlijke overleggen en als reactie op de klantwens. Zij hebben duidelijk aangegeven niet mee te gaan in de klantwens voor een verkeersbrug met langzaam verkeer, laat staan autovrij. Ook hier is onze vraag in het kader van maatschappelijke en economische haalbaarheid van het bestemmingsplan: Waarom zet u deze plannen dan toch eenzijdig door en wat is er uit uw gesprekken met Rijkswaterstaat gekomen, waaruit blijkt dat de autovrije brug met zekerheid doorgang kan vinden?

### 5. Effect op Zwijndrecht

Rijkswaterstaat heeft modellen laten zien in de situatie dat de brug tijdelijk is afgesloten als gevolg van groot onderhoud. In die modellen is te zien dat er veel congestie optreedt in Zwijndrecht door de afsluiting van de brug en dit zich concentreert rondom de op- en afritten van de A16 en de route daar tussen.

Datum

30-1-2024/29-1-2024

Onderwerp

Zienswijze

ontwerpbestemmingsplan

Maasterras fase 1 Fout!

**Verwijzingsbron niet**

**gevonden.**

Pagina

5 van 9

Gevolg hiervan is dat de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten zwaar onder druk komt te als gevolg van de filevorming in Zwijndrecht zelf. Het model laat zien dat er in de middag vanaf ca. 15:00 uur stilstaand verkeer is en dit enkele uren tot na de avondspits aanhoudt.

In de verkeersberekeningen geven zij aan dat niet alleen de snelweg, maar ook de lokale wegen hierdoor vele malen drukker worden. Deze wegen krijgen 16.716 voertuigen (bron: 2019 (pré coronajaar)) extra te verwerken die niet over de brug kunnen. De gemeente Zwijndrecht kan zich hier niet in vinden, zeker niet als dit onze interne verkeersstructuur sterker gaat belasten. In de huidige onderzoeken wordt aangetoond dat deze geheel vast komt te staan, mits er niet geïnvesteerd wordt in forse aanpassingen, zoals verplaatsing van een rotonde die door Zwijndrechtenaren als belangrijk wordt ervaren. Wij spreken wel onze verwondering uit over het feit dat er in de bijlagen van het bestemmingsplan eventuele oplossingsrichtingen staan die een knelpunt vormen in Zwijndrecht bij een autovrije brug.

Als gevolg van de verkeerstoename neemt ook de kans op verkeersongelukken binnen Zwijndrecht toe, waarbij ook de belasting op de bestaande afritten van de A16 nog zwaarder worden belast. Dat geldt voor zowel afrit 22 als afrit 23 bij de Sandelingen. Bij die laatste is er nu al een knelpunt, er wordt niet voor niets om versterking van die knoop gevraagd. Daarbij is Zwijndrecht van mening dat door de toename van verkeer ook een aantal wegen in de Zwijndrechtse Spoorzone en daaromheen niet kunnen worden afgewaardeerd in lijn met het STOMP principe, omdat het aantal verkeersbewegingen dermate toeneemt dat afwaardering niet tot de mogelijkheden behoort. Wij zien in uw milieueffectrapportage geen duiding van de effecten op Zwijndrecht en helemaal geen indicatie voor een oplossing, die ook in Zwijndrecht acceptabel zou worden gevonden in brede zin.

## **6. Bereikbaarheid van Dordrecht als centrumgemeente**

Het centrum en de voorzieningen van Dordrecht worden voor inwoners van Zwijndrecht en de Zwijndrechtse Waard minder bereikbaar door het streven van Dordrecht om te komen tot een autovrije brug. Dit speelt nog sterker een rol als ook de oprit Dordrecht centrum, conform de wensen van Dordrecht, wordt verplaatst naar een meer zuidelijkere locatie. De afgelopen jaren heeft Dordrecht geïnvesteerd in haar voorzieningenniveau. De inwoners van de Zwijndrechtse Waard profiteren daarvan, maar evenzeer hebben de voorzieningen in Dordrecht baat bij bezoek van inwoners uit onze gemeente. We zien dat de oriëntatie van onze inwoners in de huidige situatie al mede gericht is op Rotterdam, onder andere door de steeds verbeterende verbindingen van openbaar vervoer. Rotterdam komt qua reistijd steeds dichterbij. Het streven van Dordrecht om te komen tot een autovrije brug vergroot de afstand tussen onze gemeenten. Niet alleen letterlijk, maar misschien nog wel sterker in de beeldvorming. Waar we andere steden zien opteren voor meer wederzijdse (oever)verbindingen, zien we bij u een tegenovergestelde beweging. Uw voorgenomen besluit zien we als contraproductief voor de ruimtelijk-economische samenwerking in onze regio. Het doet daarnaast afbreuk aan uw rol als centrumgemeente.

## **7. Woningbouwprogrammering**

In de samenwerking voor de Spoorzone zijn partijen uitgegaan van een stedelijke doelgroep in Dordrecht en een groenstedelijke in Zwijndrecht. Hiermee vullen de woningbouwprogramma's elkaar aan en kan Zwijndrecht als kleinere gemeente volstaan met minder voorzieningen zonder onaantrekkelijk te worden voor nieuwe bewoners. Het afwaarderen van de brug heeft ons inziens ook effect op de aantrekkelijkheid van de gezamenlijke woningbouwambitie. Dit komt omdat, als gevolg van een verslechterde bereikbaarheid, Dordrecht als centrumgemeente voor de Zwijndrechtse Waard ook de bereikbaarheid van voorzieningen afwaardeert. Wij vinden dit niet wenselijk en ook geen recht doen aan de samenwerking in de Verstedelijkingsalliantie.

Daarnaast vragen wij ons af of de voorgestelde planvorming met overwegend appartementen in de huidige markt in de Drechtsteden wel realiseerbaar is binnen de looptijd van het bestemmingsplan. Als gevolg hiervan vragen we ons af of deze hoge programmering geen illusie is, waardoor het belang om de brug hiervoor autovrij proberen te maken niet op noodzaak, maar op verkeerde aannames is gebaseerd. We zouden dan graag ook als onderbouwing voor de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan marktanalyses willen zien die het beoogd programma feilloos onderbouwen.

#### **8. Doorgang projecten in Zwijndrecht**

In Zwijndrecht staan conform de met het rijk en in de Verstedelijkingsalliantie afgesproken programmering een aantal infrastructurele ingrepen in de planning, zoals het aanleggen van de Verlengde Brugweg tussen Karel Doormanlaan en Burgemeester Doumaweg en het aansluiten van de Karel Doormanlaan op de Bilderdijkstraat. Tevens wordt het kunstwerk op de rotonde Pieter Zeemanstraat, Burgemeester Doumaweg, Koninginneweg binnenkort volledig gerenoveerd. Deze kosten maken wij nu op basis van ons gezamenlijk ambitiedocument, de gezamenlijke WBI-aanvraag en de antwoorden die wij nu hebben ontvangen op de ingediende gezamenlijke klantwens en om de verdere ontwikkeling van het Stationskwartier aan Zwijndrechtse zijde mogelijk te maken.

#### **9. OER / MER**

Deze zienswijze richt zich tevens tegen de OER/MER. Een milieueffectrapportage dient te zien op het plan in zijn omgeving. Zwijndrecht maakt deel uit van die omgeving. Echter, in het gehele document lijkt volledig voorbij te zijn gegaan aan het bestaan van Zwijndrecht en het effect van de plannen op Zwijndrecht. De OER schiet daarmee tekort en behoeft aanpassing waarbij een oprechte verkenning van een variant met brug met autoverkeer dient plaats te vinden.

#### **10. Bouwhoogte**

In het ontwerpbestemmingsplan lezen wij dat de bouwhoogte in dit plangebied is gemaximeerd op 40 meter. Echter zien wij in de getoonde beelden in uw Masterplan en vernemen wij uit de media dat er veel hogere woningbouw wordt gerealiseerd die de hoogte van uw Grote Kerk overtreft. In Zwijndrecht hebben wij woningbouw gerealiseerd of is in ontwikkeling die de hoogte van de Grote Kerk niet voorbij gaat. U heeft zelfs opmerkingen geplaatst over de 'hoogbouw' aan Zwijndrechtse zijde in het project Euryza. Waarom realiseert u woningbouw die uw eigen Grote Kerk overtreft?

Datum

30-1-202429-1-2024

Onderwerp

Zienswijze

ontwerpbestemmingsplan

Maasterras fase 1Fout!

**Verwijzingsbron niet**

**gevonden.**

Pagina

7 van 9

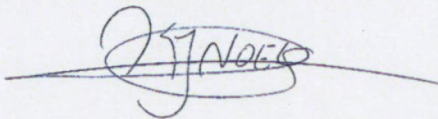
Samenvattend ageren we op zowel het bestemmingsplan als tegen de OER (MER). Een goede ruimtelijke ordening vraagt om juist afwegen van belangen. Die ontbreekt op dit moment, simpelweg omdat er nog teveel open eindjes zijn. Zo staat er onder meer in de toelichting met betrekking tot cruciale aspecten benoemd dat alvorens tot vaststelling wordt overgegaan er overlegd wordt met onze gemeente. Het lijkt er dan ook op dat het plan prematuur ter inzage is gelegd.

Wij zien de in de toelichting toegezegde afstemming met belangstelling tegemoet en geven in afwachting daarvan aan ons niet te kunnen vinden in het bestemmingsplan en ook niet in de MER zoals deze nu ter inzage liggen. Onze bezwaren richten zich zoals genoemd en hierboven toegelicht in ieder geval tot het autoluw maken van de brug. Voor onze overige opmerkingen verwijzen wij naar de bijlage (zie bijgevoegde bijlage).

We vernemen graag uw reactie op de door ons ingebrachte onderwerpen.

Met vriendelijke groet,

Namens het college van B&W,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'K. NOELS', with a horizontal line drawn through it.

Kevin Noels  
Concernmanager Ruimtelijke ontwikkeling  
Gemeente Zwijndrecht

Datum

30-1-202429-1-2024

Onderwerp

Zienswijze

ontwerpbestemmingsplan

Maasterras fase 1Fout!

Verwijzingsbron niet

gevonden.

Pagina

8 van 9

**Bijlage bij de zienswijze ingediend tegen het bestemmingsplan "Maasterras Dordrecht"**

In aanvulling op eerdergenoemde bezwaren van onze zijde willen wij nog het volgende opmerken en vragen:

1. In uw plannen wordt de brug autoluw. De voorkeursvariant in de OER heeft mede vanwege het autoluw zijn de voorkeur gekregen. Nu het voor onze gemeente geenszins een uitgemaakte zaak is dat de brug autoluw wordt maken we bezwaar tegen zowel het bestemmingsplan als de OER. Zoals in de toelichting door u opgemerkt worden er alvorens tot vaststelling wordt overgegaan nog gesprekken gevoerd om tot overeenstemming te komen. Voor wat betreft het autoluw worden van de brug achten we die overeenstemming op zo'n korte termijn niet kansrijk. Hiermee staat ook de haalbaarheid van het bestemmingsplan ter discussie. Het plan (en ook de OER) in de huidige vorm vaststellen is naar onze mening onvoldoende zorgvuldig en getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening, temeer daar wij 5 oktober jl. onze zorgen hebben geuit omtrent uw plannen waar niets mee lijkt te zijn gedaan. Hoewel u aangeeft de reacties op het masterplan te hebben meegewogen in het bestemmingsplan hebben wij dit met betrekking tot onze reactie niet of nauwelijks kunnen terugvinden.
2. Uw plannen getuigen van een enthousiaste ambitie om Dordrecht te verstevigen als stad. Daar waar u in de toelichting spreekt over 3 prioritaire doelen is het pijnlijk te lezen dat deze doelen zoals "een bereikbare stad" behaald worden ten koste van de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van onze gemeente. Onze gemeente lijkt in uw plannen in het geheel geen rol te spelen. Gezien het directe effect van uw plannen op onze gemeente door het afsluiten van de Zwijndrechtse Brugweg had u in uw bestemmingsplan moeten komen tot een afweging van alle relevante factoren en omstandigheden. Door dit na te laten en ook in de OER voor te sorteren op varianten zonder de effecten op onze gemeente mee te wegen kunt u met het bestemmingsplan zoals dat er nu ligt niet tot een zorgvuldige besluitvorming komen.
3. Door het bestemmingsplan op deze wijze in te richten en in het OER uit te gaan van het zonder meer mogelijk zijn van het autoluw maken van de brug lijkt er te zijn uitgegaan van verkeerde veronderstellingen, namelijk dat wij als gemeente akkoord gaan met het autoluw maken van de brug. Nu we nog helemaal niet op dat punt zijn en misschien ook nooit komen kunnen we stellen dat het plan en de OER zoals die nu ter inzage liggen op basis van onjuiste aannames zijn gemotiveerd. Een gemotiveerde besluitvorming wordt dan ook welhaast onmogelijk.
4. Overheidsmaatregelen moeten zo min mogelijk schade berokkenen. Nu er voorgesorteerd is op het autoluw maken van de brug en het afsluiten van de Brugweg zonder dat daartoe overeenstemming is bereikt is op dit punt (nog) onvoldoende materieel zorgvuldig gehandeld. De gesprekken die in de toelichting worden genoemd moeten uitwijzen of dit alsnog het geval gaat zijn.
5. Maatregelen dienen in verhouding te zijn tot het effect dat ze sorteren. Door bij het opstellen van de OER het afsluiten van de Brugweg mee te wegen als een



Datum

30-1-202429-1-2024

Onderwerp

Zienswijze

ontwerpbestemmingsplan

Maasterras fase 1Fout!

**Verwijzingsbron niet**

**gevonden.**

Pagina

9 van 9

zondermeer mogelijke variant is mogelijk gekomen tot een voorkeursvariant die onevenredig zwaar weegt voor onze gemeente. Wij zijn benieuwd hoe de OER er uit komt te zien wanneer uitgegaan wordt van het zondermeer behouden van een voor autoverkeer toegankelijke Zwijndrechtse Brugweg. Welke varianten levert deze benadering op en belangrijker, welke voorkeursvariant.

6. Niet helemaal duidelijk is hoe uw gemeente gaat voldoen aan de wettelijke eisen gesteld aan het invulling geven van het ontwikkelingsgebied. Art 2.3 CHw eist minimaal een raming van de kosten.

7. Wat ons niet geheel duidelijk is geworden of het industrieterrein Groote Lindt sowieso geen belemmering gaat ondervinden of dat de bedrijvigheid die er nu zit geen belemmeringen ondervindt. Wij lezen de paragraaf nu zo dat er in zijn algemeenheid voldaan wordt aan de richtafstand bij het benutten van de ruimte in het bestemmingsplan. Is dit juist?

8. Het industrieterrein Groote Lindt wordt in het geluidsonderzoek genoemd als mede -veroorzaker van een teveel aan geluid. Het is belangrijk dat dit industrieterrein niet wordt beperkt in de gebruiks- en milieuruimte die het nu heeft. Heeft de ontwikkeling van Maasterras een beperkende werking op het kunnen benutten van Groote Lindt?

9. Tot slot: De regels zijn inhoudelijk nog niet goed op elkaar afgestemd.

