

Aangetekend

De gemeenteraad van Dordrecht
Postbus 8
3300 AA DORDRECHT

Tevens per koerier:

Spuiboulevard 300, 3311 GR Dordrecht

M.C. Brans en R. van der Hulle
Advocaten

T 020 605 6918 | 020 605 6194

F 020 605 6722

M 06 1496 9273 | 06 5757 7270

E m.brans@houthoff.com

rick.van.der.hulle@houthoff.com

Postbus 75505 1070 AM Amsterdam

Gustav Mahlerplein 50 1082 MA Amsterdam

Amsterdam, 30 januari 2024

Inzake: Zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan "Maasterras fase 1" | Matex Vastgoed I B.V.,
VolkerRail Materieel en Logistiek B.V. en VolkerRail Nederland B.V.

Onze ref: 5029370001/36351665.1

ZIENSWIJZE

Geachte Raad,

Hierbij dienen wij namens cliënten, Matex Vastgoed I B.V. ("**Matex**", statutair gevestigd te Rotterdam en kantoorhoudend te Rijssen), VolkerRail Materieel en Logistiek B.V. en VolkerRail Nederland B.V. (hierna gezamenlijk "**VolkerRail**", beide statutair gevestigd en kantoorhoudend te Vianen), een zienswijze in met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan "Maasterras fase 1" ("**het Ontwerpbestemmingsplan**"), waarin kort gezegd wordt voorzien in de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk met circa 2.200 woningen en diverse voorzieningen.

Matex en VolkerRail hebben er met verbazing en ontsteltenis kennis van genomen dat het Ontwerpbestemmingsplan ook voorziet in het wegbestemmen van de, van het hoofdspoor 'aftakende', spoorlijn naar het havengebied van Dordrecht en van het emplacement "Kinderenweesdijk" (formele benaming "Dordrecht Dok", "**het Emplacement**") waarmee deze spoorlijn is aangesloten op het hoofdspoor. De spoorlijn is onderdeel van de hoofdspoorweginfrastructuur en wordt ook wel de hoofdspoorweginfrastructuur Dordrecht Zeehaven of de "Stamlijn" genoemd. Hierna wordt de spoorlijn aangeduid als de "**Stamlijn**".

De wegbestemming van de Stamlijn en het Emplacement zal zeer ingrijpende negatieve gevolgen hebben voor Matex en VolkerRail. VolkerRail zal dan de exploitatie van haar werkterrein aan de Stamlijn in Dordrecht moeten beëindigen. Met deze zienswijze willen Matex en VolkerRail hun grote belangen bij het behoud van de aansluiting op het hoofdspoor via de Stamlijn en het Emplacement tot uw Raad laten doordringen, alsmede dat het wegbestemmen van de Stamlijn en het

HOUTHOF COÖPERATIEF U.A.

Amsterdam

Postbus 75505
1070 AM Amsterdam
Gustav Mahlerplein 50
1082 MA Amsterdam
The Netherlands
M +31 20 605 60 00
F +31 20 605 67 00

Rotterdam

Postbus 1507
3000 BM Rotterdam
Weena 355
3013 AL Rotterdam
The Netherlands
T +31 10 217 20 00
F +31 10 217 27 00

Attorneys:

ABN AMRO 213331241
IBAN: NL95ABNA0213331241

BIC: ABNANL2A

Civil law notaries:

ABN AMRO 213276453
IBAN: NL24ABNA0213276453
BIC: ABNANL2A

HOUTHOF BELGIË B.V.

Boulevard Bischoffsheim 15 Box 8.1
1000 Brussels
Belgium
T +32 250 798 00
T +32 250 798 98

Attorneys:

ABN AMRO 719400016414
IBAN: BE94719400016414
BIC: ABNABE2A

HOUTHOF LONDON LLP

125 Old Broad Street, 16th Floor
London EC2N 1AR
United Kingdom
T +44 207 422 50 50
F +44 207 422 50 40

Attorneys:

ABN AMRO 20031387
Currency: EUR
IBAN: GB81FTSB40625220031387
ABN AMRO 20031379
Currency: GBP
IBAN: GB06FTSB40625220031379
BIC: FTSBGB2L
Sort code: 406252

HOUTHOF NEW YORK B.V.

One Rockefeller Plaza, 30th Floor
New York, NY 10020
United States
T +1 212 403 67 01

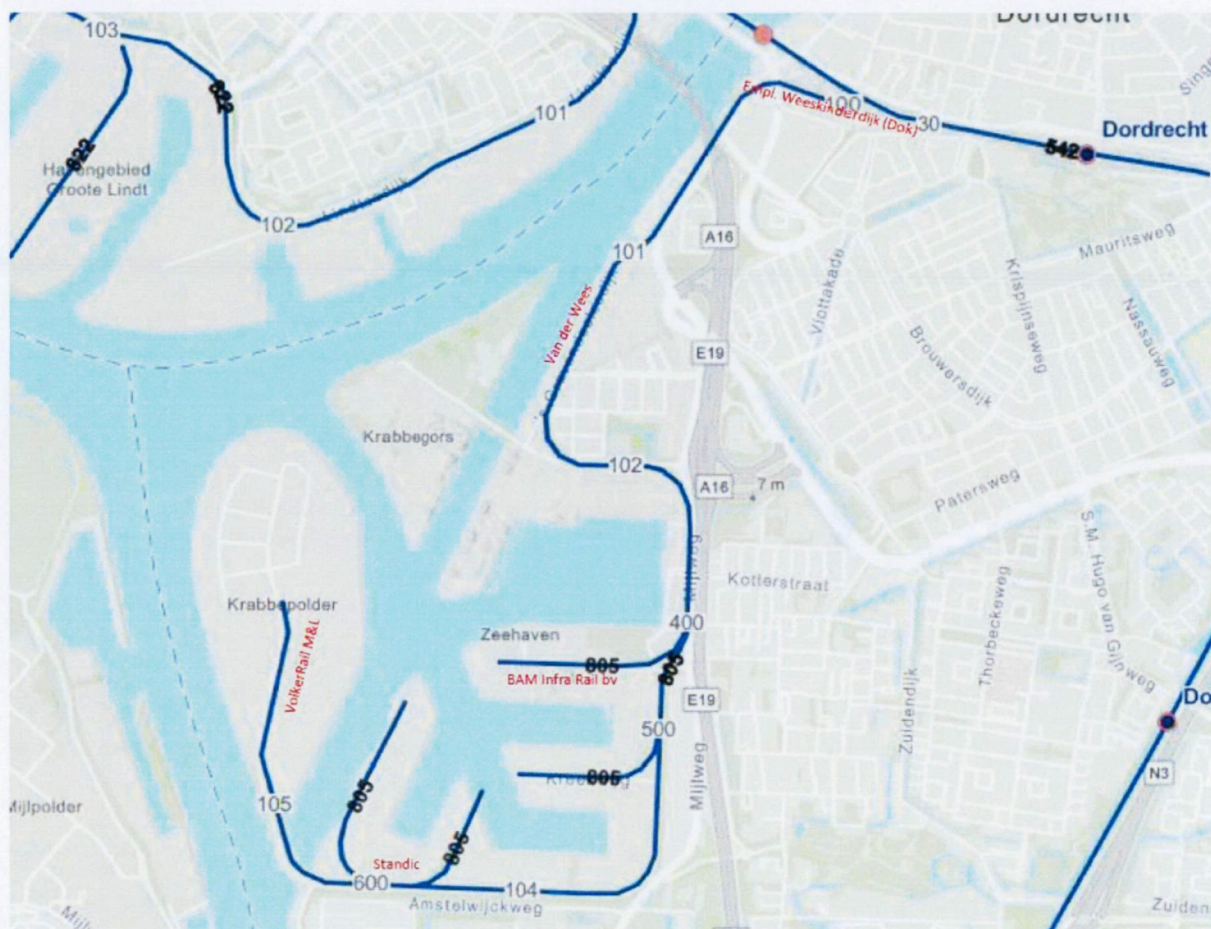
Bank of America 483072433840
Routing no.: 021000322
Swift: BOFAUS3N

www.houthoff.com

HOUTHOFF

Emplacement in strijd is met de wet, algemene beginselen van behoorlijk bestuur en contractuele afspraken. De wegbestemming kan daarom niet worden doorgezet.

Op de hieronder weergegeven afbeelding is de Stamlijn als een blauwe lijn getekend en is het grote bereik (de Stamlijn heeft inclusief zijsporen een totale lengte van circa 7,9 kilometer) en de bijzondere ligging van de Stamlijn duidelijk zichtbaar:



1. Inleiding

- 1.1. Matex is eigenaar van het terrein aan de Donker Duyvisweg 75 te (3316 BL) Dordrecht (de percelen met kadastrale aanduiding Dordrecht L 2891 en L 2736), op de zogeheten "Krabbepolder" (ook in de hierboven opgenomen afbeelding opgenomen).
- 1.2. VolkerRail Materieel en Logistiek B.V. huurt al vanaf 1 januari 2002 het terrein van Matex en gebruikt het terrein. Ook de werkplaats van VolkerRail Materieel en Logistiek B.V. bevindt zich op het terrein. Entiteiten die behoren tot het VolkerWessels

concern, te weten VolkerWessels Materieel & Onderhoud B.V., Van Hattum en Blankevoort B.V. en Timmer-Verzijl B.V., maken eveneens van het terrein gebruik.

- 1.3. Het terrein is voorzien van een spoor aansluiting op de Stamlijn, die door VolkerRail Materieel en Logistiek B.V. ook (intensief) wordt gebruikt. Vanaf de werkplaats van VolkerRail Materieel en Logistiek B.V. bedraagt de lengte van de Stamlijn tot het Emplacement ruim 5 kilometer (om preciezer te zijn bijna 5.200 meter). Voor het gebruik van de Stamlijn, oftewel het rijden op de Stamlijn behoort, heeft VolkerRail Materieel en Logistiek B.V. een toegangsovereenkomst met ProRail B.V. gesloten.
- 1.4. VolkerRail Nederland B.V. is het moederbedrijf van VolkerRail Materieel en Logistiek B.V. Veel van de werkzaamheden die VolkerRail Materieel en Logistiek B.V. in de werkplaats op het terrein verricht, worden verricht ten behoeve van VolkerRail Nederland B.V. (en haar opdrachtgevers).
- 1.5. Hieronder worden eerst de belangen van Matex en VolkerRail bij het gebruik van de Stamlijn en het Emplacement besproken (par. 2). Vervolgens worden de bezwaren van Matex en VolkerRail tegen het wegbestemmen van de Stamlijn en het Emplacement uiteengezet, die samengevat op het volgende neerkomen:
 - a. het proces is uiterst onzorgvuldig geweest;
 - b. de wegbestemming is niet althans duidelijk onvoldoende onderbouwd;
 - c. er is geen althans duidelijk onvoldoende onderzoek verricht naar het behoud c.q. de inpasbaarheid van de Stamlijn en het Emplacement en alternatieven daarvoor;
 - d. de wegbestemming is in strijd met contractuele afspraken; en
 - e. er is sprake van strijdigheid met wettelijke voorschriften.
- 1.6. Deze bezwaren worden hieronder nader toegelicht (par. 3-7). Afgesloten wordt met een conclusie (par. 8).

2. Belangen van Matex en VolkerRail

- 2.1. In de werkplaats van VolkerRail Materieel en Logistiek B.V. op het terrein dat zij huurt van Matex verricht VolkerRail Materieel en Logistiek B.V. hoofdzakelijk onderhoud aan haar eigen spoorgebonden werkmaterieel (aantal 38) en aan spoorvoertuigen c.q. locomotieven van derden. In de werkplaats zijn circa 20 medewerkers van VolkerRail Materieel en Logistiek B.V. werkzaam. Het gebruik van de Stamlijn staat daarbij centraal. De Stamlijn wordt door VolkerRail Materieel en Logistiek B.V. met name gebruikt voor het transport van de spoorvoertuigen dat niet over de weg of het water kan geschieden, waarvoor het onderhoud in de werkplaats plaatsvindt. Ook gebruikt VolkerRail Materieel en Logistiek B.V. de Stamlijn om door middel van haar locomotieven tractie voor andere ondernemingen te verzorgen. Voor dit alles is

het kunnen gebruiken van de Stamlijn, die via het Emplacement de zeehaven ontsluit, van cruciaal belang. Op jaarbasis behaalt VolkerRail Materieel en Logistiek B.V. met haar werkplaats op het terrein een omzet van gemiddeld tussen de 7 en 10 miljoen euro.

- 2.2. Het hebben van een eigen werkplaats voor het kunnen onderhouden van spoorgebonden werkmaterieel en spoorvoertuigen is ook cruciaal voor de bedrijfsvoering van VolkerRail Nederland B.V. die project- en onderhoudswerkzaamheden verricht aan de Nederlandse railinfrastructuur, met een jaaromzet van circa € 275 miljoen en circa 1.000 medewerkers. De wegbestemming van de Stamlijn en het Emplacement betekent dat VolkerRail Materieel en Logistiek B.V. geen spoorgebonden materieel en spoorvoertuigen meer zal kunnen onderhouden in de werkplaats in Dordrecht en kan transporteren over de Stamlijn. Nu daarbij geen alternatief bestaat voor het transport over de Stamlijn (het gaat immers om spoorgebonden materieel van enorme omvang dat niet over de weg of het water kan worden vervoerd), zal het wegbestemmen van de Stamlijn en het Emplacement rechtstreeks tot gevolg hebben dat de werkzaamheden aldaar niet voortgezet kunnen worden en dat de werkplaats van VolkerRail Materieel en Logistiek B.V. op het terrein gesloten zal worden. Daarmee wordt in feite met de wegbestemming tevens de exploitatie van VolkerRail Materieel en Logistiek B.V. wegbestemd.
- 2.3. Reeds vanwege dit 'risico' heeft VolkerRail plannen voor verbouwing van de werkplaats 'on hold' gezet en is het nog maar de vraag in hoeverre klanten tot contractverlenging willen overgaan. In zoverre lijdt VolkerRail nu al schade door het Ontwerpbestemmingsplan. VolkerRail stelt de Gemeente reeds hierbij aansprakelijk voor alle schade die VolkerRail al heeft geleden en nog zal lijden als gevolg van het Ontwerpbestemmingsplan.
- 2.4. Sluiting van de werkplaats zal niet alleen leiden tot een groot omzetverlies voor VolkerRail Materieel en Logistiek B.V. zelf, maar ook rechtstreeks grote negatieve gevolgen hebben voor de activiteiten van VolkerRail Nederland B.V. en haar bedrijfsvoering. VolkerRail zal belangrijke klanten niet meer kunnen bedienen, waardoor zij belangrijke klanten kwijt zal raken. Deze klanten zullen bovendien niet zonder meer onder vergelijkbare condities elders in het land kunnen worden bediend. Hierbij is mede van belang dat VolkerRail Materieel en Logistiek B.V. beschikt over een zogeheten, op Europese regelgeving gebaseerde (Uitvoeringsverordening EU 2019/779 van de Europese Commissie van 16 mei 2019), "ECM Certificering" voor het in haar werkplaats mogen onderhouden van werkmaterieel en spoorvoertuigen, ook van derden, en het daarna weer vrijgeven daarvan. Deze certificering is voor het verrichten van onderhoud van werkmaterieel en spoorvoertuigen vereist. Slechts een zeer beperkt aantal partijen in Nederland beschikt over deze certificering op het hoogste niveau zoals VolkerRail Materieel en Logistiek B.V. doet (no. 1-4). Dit betekent dat

naast VolkerRail Materieel en Logistiek B.V. slechts een zeer beperkt aantal andere bedrijven de werkzaamheden mag verrichten die VolkerRail Materieel en Logistiek in haar werkplaats op het terrein verricht. Tegen deze achtergrond zal ook het onderhoud van spoorvoertuigen van derden bij sluiting van de, aldus Europees erkende, werkplaats van VolkerRail Materieel en Logistiek B.V. in het gedrang komen. Dit terwijl de verwachting is dat het goederenvervoer in 2030 met 50% zal groeien en juist alleen maar meer onderhoudscapaciteit nodig is.¹

- 2.5. Voor Matex zal het wegbestemmen van de Stamlijn en het Emplacement rechtstreeks tot gevolg hebben dat de grond van haar terrein minder waard zal worden. Daarnaast zal sluiting van de werkplaats van VolkerRail Materieel en Logistiek B.V. op het terrein tot gevolg hebben dat Matex in ieder geval tijdelijk huurinkomsten zal verliezen en dat zij forse investeringen zal moeten doen voor de ontmanteling van de opstallen en herinrichting van het terrein. Er zal dan immers voor het terrein gezocht moeten worden naar een andere exploitant en een andere vorm van exploitatie. Ook voor Matex zal de wegbestemming van de Stamlijn en het Emplacement dus grote negatieve gevolgen hebben. Matex zal met andere woorden dus net als VolkerRail, en ook rechtstreeks, zwaar worden geraakt door de wegbestemming van de Stamlijn en het Emplacement.
- 2.6. Naast VolkerRail maken ook in elk geval drie andere partijen actief gebruik van de Stamlijn (BAM Infra Rail, Standic en Koninklijke Van der Weestransporten). Ook voor deze drie andere actieve gebruikers zal het wegbestemmen van de Stamlijn en het Emplacement grote negatieve gevolgen voor de bedrijfsvoering hebben. In meer algemene zin zal de wegbestemming van de Stamlijn en het Emplacement grote nadelige gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van het Zeehavengebied van Dordrecht en de bedrijvigheid en ontwikkelmogelijkheden voor het gebied.

3. Proces uiterst onzorgvuldig

Proces en tijdlijn

- 3.1. In ieder geval tot aan het moment van de "Gebiedsinformatiemarkt Maasterras" die op 21 september 2023 heeft plaatsgevonden, is het wegbestemmen, uitfaseren, verdwijnen of verwijderen van de Stamlijn en het Emplacement nimmer genoemd in beleidsstukken van de gemeente Dordrecht ("**de Gemeente**") of in correspondentie met dan wel andere communicatie vanuit de Gemeente. Tijdens de genoemde gebiedsinformatiemarkt zal deze informatie namens de Gemeente zijn gedeeld, maar VolkerRail heeft niet bij die gebiedsinformatiemarkt aanwezig kunnen zijn. De uitnodiging voor die gebiedsinformatiemarkt ontving VolkerRail ook pas op 20 september 2023, dus slechts een dag van tevoren, van de Gemeente. In die uitnodiging werd

¹ Zie het rapport "Naar een Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer" van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (december 2023), p. 9.

de Stamlijn niet genoemd, en bijvoorbeeld ook niet het emplacement "Weeskindereindijk", en op de uitnodiging was een foto opgenomen waarop de Stamlijn nog zichtbaar was. Matex heeft in het geheel geen uitnodiging voor de gebiedsinformatiemarkt ontvangen.

- 3.2. Op 23 oktober 2023 hebben VolkerRail, de andere eerdergenoemde drie gebruikers van de Stamlijn en ProRail per e-mail van een gebiedsmanager van het Havenbedrijf Rotterdam ("**het Havenbedrijf**") een presentatie ontvangen die op 3 oktober 2023 door de projectorganisatie van de Gemeente aan uw Raad is gegeven. In deze presentatie waren op een enkele pagina, slide 33, de (uitgangs)punten "Uitfaseren/Verwijderen Rangeerterrein" en "Uitfaseren/Verwijderen Stamlijn" voor fase 1 opgenomen.
- 3.3. Daarmee zijn in ieder geval VolkerRail, de andere gebruikers van de Stamlijn en ProRail voor het eerst op de hoogte geraakt van het voornemen van de Gemeente om de Stamlijn weg te bestemmen c.q. te verwijderen. VolkerRail, de andere gebruikers, ProRail en het Havenbedrijf hebben vervolgens in de periode vanaf 31 oktober 2023 tot 15 november 2023 per brief aan de Gemeente direct hun zorgen over en bezwaren tegen het voornemen kenbaar gemaakt. Geen van deze partijen onderschrijft het voornemen van de Gemeente om de Stamlijn weg te bestemmen, zodat in elk geval bij deze belangrijke stakeholders geen enkel draagvlak bestaat voor wegbestemming van de Stamlijn.
- 3.4. Hierna is op 22 november 2023 het Omgevingseffectrapport ("**het OER**") vastgesteld, op 28 november 2023 het Stedenbouwkundig Masterplan ("**het Masterplan**") vastgesteld en heeft op 30 november 2023 een bespreking plaatsgevonden tussen vertegenwoordigers van VolkerRail en vertegenwoordigers van de Gemeente. In het Masterplan wordt in het geheel niet ingegaan op het wegbestemmen dan wel verwijderen van de Stamlijn, terwijl in de bespreking op 30 november 2023 de vertegenwoordigers van de Gemeente pas aan het einde van de bespreking bevestigden dat de Gemeente zou vasthouden aan het voornemen om de Stamlijn weg te bestemmen. Op 12 december 2023 heeft het college van burgemeester en wethouders van de Gemeente besloten tot terinzagelegging van het Ontwerpbestemmingsplan.
- 3.5. Bij brief van 14 december 2023 heeft de Gemeente gereageerd op de eerdere brief van VolkerRail aan de Gemeente over de zorgen over en bezwaren tegen het voornemen om de Stamlijn weg te bestemmen. In de reactie van de Gemeente wordt kort gezegd aangegeven dat tot het Masterplan is gekomen waarbij de Stamlijn in de huidige vorm niet inpasbaar is, hetgeen in lijn zou zijn met eerder vrijgegeven informatie op bovengenoemde gebiedsinformatiemarkt op 21 september 2023. Dit laatste valt te betwijfelen, omdat het aannemelijk is dat als de Gemeente reeds op 21 september 2023 haar voornemen daadwerkelijk kenbaar had gemaakt, VolkerRail, de andere actieve gebruikers van de Stamlijn, ProRail en het Havenbedrijf eerder op de

hoogte zouden zijn gebracht van dat voornemen van de Gemeente en dan ook eerder hun zorgen en bezwaren aan de Gemeente kenbaar zouden hebben gemaakt.

Onzorgvuldig en onbehoorlijk handelen

- 3.6. Hoe dan ook komt het bovenstaande erop neer dat VolkerRail, de andere actieve gebruikers van de Stamlijn, ProRail en het Havenbedrijf pas in het allerlaatste stadium door de Gemeente op de hoogte zijn gebracht van het voornemen om de Stamlijn en het Emplacement weg te bestemmen. De Gemeente heeft Matex en VolkerRail lang op het (verkeerde) spoor gezet dat zou worden gezien hoe de Stamlijn in de woningbouwplannen zou worden ingezet. Op het zeer late moment dat partijen kennis namen van het voornemen tot wegbestemmen, was het voor hen effectief onmogelijk om nog enige serieuze invloed op het voornemen van de Gemeente te kunnen uitoefenen. Kennelijk stond dat voornemen immers al vast ten tijde van bovengenoemde gebiedsinformatiemarkt op 21 september 2023.
- 3.7. Bovendien was op 3 oktober 2023, zoals blijkt uit slide 34 van de presentatie van de projectorganisatie van de Gemeente aan uw Raad op die dag, kennelijk ook al bepaald dat in de eerste helft van dit jaar het definitieve bestemmingsplan door uw Raad moet worden vastgesteld, terwijl het alternatievenonderzoek voor de Stamlijn (en het Emplacement) nog moet plaatsvinden. Hiermee is, nog daargelaten dat het alternatievenonderzoek reeds verricht had moeten zijn, de tijd voor het verrichten van het alternatievenonderzoek volstrekt irreëel. Dergelijk onderzoek, waarbij het voor de hand ligt dat bedrijfsbehoeften worden geïnventariseerd en alternatieven voor ruimtelijke inpassing (onder meer met aandacht voor stikstof) worden bekeken, vergt tenminste een tot enkele jaren.
- 3.8. Illustratief in dit verband is verder dat in de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan geen aandacht wordt besteed aan de door partijen reeds per brief in de periode vanaf 31 oktober 2023 tot 15 november 2023 naar voren gebrachte zorgen en bezwaren. Daarnaast zijn VolkerRail, BAM Infra Rail en Standic niet meegenomen in de bij de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan gevoegde "Notitie compensatie bedrijventerreinen Maasterras fase 1" en zelfs niet eens in de eveneens bij die toelichting gevoegde inventarisatielijst voor compensatie.²
- 3.9. Gezien het grote belang van Matex en VolkerRail en de overige partijen bij de Stamlijn en het Emplacement en de grote impact op hun bedrijfsvoering, had de Gemeente hen in een beduidend eerder stadium en actiever in de voorfase, bij de voorbereiding van het Ontwerpbestemmingsplan, moeten betrekken, en hadden ook de alternatieven voor de Stamlijn (en het Emplacement) en compensatiemogelijkheden reeds in een veel eerder stadium, en zeker voorafgaand aan (het besluit tot) de terinzagelegging van het Ontwerpbestemmingsplan, onderzocht moeten zijn. Het

² Bijlagen 19 en 20 bij de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan.

door de Gemeente nalaten van dit alles getuigt van uiterste onzorgvuldigheid en is onbehoorlijk.

- 3.10. Aldus heeft de Gemeente bij de toepassing van het zeer ingrijpende instrument van het wegbestemmen van de Stamlijn en het Emplacement nagelaten de betrokken partijen tijdig en behoorlijk te laten participeren en nagelaten de alternatieven voor de wegbestemming tijdig en gedegen te onderzoeken. De Gemeente heeft de partijen bewust op achterstand gezet. Daarmee heeft de Gemeente uiterst onzorgvuldig gehandeld. Met het gevoerde proces is sprake van een flagrante schending van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in ieder geval van het zorgvuldigheidsbeginsel, het motiveringsbeginsel en het evenredigheidsbeginsel.

4. Geen althans duidelijk onvoldoende onderbouwing voor wegbestemming Stamlijn

- 4.1. Voor de onderbouwing voor het wegbestemmen van de Stamlijn wordt in de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan verwezen naar het Masterplan. Volgens de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan laat het Masterplan zien dat de Stamlijn niet in te passen is binnen de gekozen stedenbouwkundige structuur.³ Zoals reeds hierboven is opgemerkt, wordt in het Masterplan echter in het geheel niet ingegaan op het wegbestemmen van de Stamlijn. In het Masterplan wordt dan ook op geen enkele wijze toegelicht waarom de Stamlijn niet in te passen zou zijn.
- 4.2. Het OER bevat evenmin een gedegen onderbouwing voor het wegbestemmen van de Stamlijn. Daarin wordt "het verwijderen van de Stamlijn" genoemd als onderdeel van het gekozen "voorkeursalternatief" en daaronder aangegeven dat het belang van woningbouw zwaarder weegt dan het belang van de bereikbaarheid van de zeehavens via het spoor. Niet wordt onderbouwd hoe die afweging is gemaakt c.q. heeft plaatsgevonden. Ook is volgens het OER verwijdering van de Stamlijn noodzakelijk voor het creëren van voldoende ontwikkelruimte voor het behalen van de kwantitatieve woningbouwopgave en voor het creëren van een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving.⁴ Er wordt in het OER echter niet inzichtelijk gemaakt waarom die aspecten niet of onvoldoende kunnen worden gecreëerd indien de Stamlijn wel wordt ingepast en in hoeverre het behoud van de Stamlijn ten koste gaat van woningbouw. Ook is niet inzichtelijk gemaakt waarom de woningen, alle aspecten en belangen in ogenschouw nemend, niet beter elders kunnen worden gerealiseerd.
- 4.3. Daarnaast wordt in het OER gesteld dat het niet mogelijk is om de Stamlijn in te passen in het park en de structuur van het Maasterras.⁵ Deze stelling lijkt meer betrekking te hebben op ruimtelijke motieven. Daarmee is de onderbouwing voor het wegbestemmen van de Stamlijn in het OER tevens niet eenduidig en consistent.

³ P. 8.

⁴ P. 7-8 en 299.

⁵ P. 199.

- 4.4. Voorts had de Commissie voor de milieueffectrapportage ("**de Commissie m.e.r.**") in haar advies aan de Gemeente van 31 januari 2023 onder meer het volgende opgemerkt:⁶

"In het OER zullen geen alternatieve locaties voor woningbouw worden onderzocht (buiten het Maasterras). Enerzijds lijkt dat voor de hand te liggen, gezien de omvang en (binnenstedelijke) ligging van het plangebied. Anderzijds gaat het om een gebied waar woningbouw op het eerste gezicht niet logisch lijkt vanwege de slechte leefkwaliteit ter plaatse (...). Daarom is een onderbouwing van de locatiekeuze noodzakelijk. Dit is zeker 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."

- 4.5. Volgens de Commissie m.e.r. dient het OER inzicht te geven in de door de Gemeente gemaakte integrale afweging en de rol van het milieubelang daarbij. Een onderbouwing van de locatiekeuze voor de woningbouw, vanwege de slechte leefkwaliteit aldaar, is volgens de Commissie m.e.r. noodzakelijk. Geconstateerd moet echter worden dat een toereikende onderbouwing daarvan in het OER ontbreekt en dat het OER niet het vereiste inzicht biedt in de door de Gemeente gemaakte integrale afweging en de rol van het milieubelang daarbij. In verband met de plan m.e.r.-plicht die voor het Ontwerpbestemmingsplan – kaderstellend voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling van 2.000 of meer woningen – waarschijnlijk geldt, mag bovendien een breed alternatievenonderzoek worden verlangd. Ook het wegbestemmen van de Stamlijn (en het Emplacement) is een belang dat daarbij (had) moet(en) worden betrokken.
- 4.6. In uitlatingen kort voor het besluit tot terinzagelegging van het Ontwerpbestemmingsplan heeft een woordvoerder van de Gemeente nog gewezen op de 'veiligheidsaspecten' van de Stamlijn.⁷ Matex en VolkerRail constateren dat veiligheid geen onderwerp is dat ter onderbouwing aan het wegbestemmen van de Stamlijn en het Emplacement ten grondslag is gelegd. In die zin is het op zijn minst opmerkelijk te noemen dat veiligheid namens de Gemeente (informeel) als argument is dan wel wordt opgevoerd. Uit de reactie van ProRail op de uitlatingen van de woordvoerder van de Gemeente kan worden afgeleid dat over de Stamlijn in algemene zin slechts zeer beperkt gevaarlijke stoffen en in ieder geval geen toxische stoffen worden vervoerd. Voor de goede orde: VolkerRail vervoert geen gevaarlijke stoffen over de Stamlijn.

⁶ Zie <https://raad.dordrecht.nl/Documenten/Advies-M-E-R-inzake-advies-bestemmingsplan-Maasterras-gemeente-Dordrecht.pdf>, par. 3.1 (p. 5).

⁷ Zie <https://www.spoorpro.nl/spoorbouw/2023/12/08/gemeente-dordrecht-wil-havenspoorlijn-opdoeken/?gdpr=accept>.

5. Geen althans duidelijk onvoldoende onderzoek naar behoud Stamlijn en alternatieven

5.1. Uit de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan en uit het OER blijkt niet dat daadwerkelijk gedegen onderzoek is verricht naar de mogelijkheden om de Stamlijn te behouden c.q. in te passen. Wel wordt aangegeven dat door de Gemeente wordt gezocht naar alternatieven dan wel oplossingen voor de Stamlijn en dat daarover vóór de vaststelling van het definitieve bestemmingsplan duidelijkheid moet zijn.⁸

5.2. De hiervoor te doorlopen stappen hadden in de juiste volgorde en op tijd in het proces moeten worden doorlopen. Duidelijkheid over mogelijke alternatieven dan wel oplossingen voor de Stamlijn, en overigens ook over compensatiemogelijkheden, had al vóór de terinzagelegging van het Ontwerpbestemmingsplan moeten bestaan. Zou duidelijk worden dat geen alternatieven dan wel oplossingen voor de Stamlijn bestaan, dan had dat immers reeds meegewogen moeten (kunnen) worden in het kader van de voorbereiding van het Ontwerpbestemmingsplan en de keuze voor de wegbestemming van de Stamlijn. Die keuze is nu dus al gemaakt zonder een volledig en duidelijk beeld van alle mogelijkheden en consequenties. Het vereiste onderzoek, te meer noodzakelijk in een situatie als de onderhavige met ingrijpende consequenties vanwege het wegbestemmen, ontbreekt. Dit levert reeds op zichzelf een schending op van het zorgvuldigheidsbeginsel, het motiveringsbeginsel en het evenredigheidsbeginsel.

5.3. Voorts betekent de onduidelijkheid over mogelijke alternatieven dan wel oplossingen en compensatiemogelijkheden dat niet kan worden aangenomen dat het Ontwerpbestemmingsplan financieel uitvoerbaar is.

6. Strijd met wettelijke voorschriften

6.1. Verder zijn Matex en VolkerRail ermee bekend dat ProRail in haar brief aan de Gemeente van 3 november 2023 ook de uitgebreide procedure heeft beschreven die doorlopen moet worden voor een aanpassing van de Stamlijn. Daarbij heeft ProRail de verschillende stappen uiteengezet die daartoe gezet dienen te worden en aangegeven dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hierbij een belangrijke rol speelt:

- "1. Inname wijzigingsverzoek;*
- 2. Beoordeling kansrijkheid (o.b.v. huidig en toekomstig gebruik);*
- 3. Interne consultatie;*
- 4. Externe consultatie;*
- 5. Zienswijze vervoerders/gerechtigden;*

⁸ Zie p. 8 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan en p. 8 van het OER.

6. *Eventuele aanpassing wijzigingsverzoek;*

7. *Voorleggen verzoek, inclusief zienswijzen van betrokken gerechtigden aan de Minister IenW;*

8. *Besluit IenW incl. terugkoppeling."*

- 6.2. De Gemeente heeft deze tijdrovende procedure nog niet eens gestart, laat staan volledig doorlopen. Dit heeft de Gemeente ook aan VolkerRail bevestigd.
- 6.3. Hoe dan ook is het op grond van de Spoorwegwet voor de Gemeente verboden om de hoofdspoorweginfrastructuur of delen daarvan te verwijderen, tenzij door de minister van Infrastructuur en Waterstaat een ontheffing wordt verleend.⁹ De Stamlijn maakt onderdeel uit van de hoofdspoorweginfrastructuur, zodat voor wegbestemming van de Stamlijn door de Gemeente een ontheffing van de minister van Infrastructuur en Waterstaat wettelijk vereist is. Een dergelijke ontheffing is met de benodigde rechtswaarborgen omkleed en kan in rechte worden aangevochten (daartegen kan bezwaar worden gemaakt en beroep worden ingesteld).
- 6.4. Uit niets blijkt dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat een ontheffing heeft verleend op basis waarvan het de Gemeente op grond van de Spoorwegwet is toegestaan om de Stamlijn weg te bestemmen, laat staan dat de Gemeente daartoe beschikt over een ontheffing die reeds onherroepelijk is (en niet meer in rechte kan worden aangevochten). Dat het Ontwerpbestemmingsplan het wegbestemmen van de Stamlijn omvat, is aldus in strijd met de Spoorwegwet.
- 6.5. De constatering hierboven onder randnummer 4.5 dat een toereikende onderbouwing van de locatiekeuze voor de woningbouw in het OER ontbreekt en dat het OER niet het vereiste inzicht biedt in de door de Gemeente gemaakte integrale afweging en de rol van het milieubelang daarbij, levert op zichzelf ook nog een schending op van artikel 7.7 van de – met betrekking tot het Ontwerpbestemmingsplan nog van toepassing zijnde – Wet milieubeheer.
- 6.6. In ieder geval met het bovenstaande is het Ontwerpbestemmingsplan in strijd met zowel de Spoorwegwet als de Wet milieubeheer, en kan niet worden aangenomen dat de wegbestemming van de Stamlijn en het Emplacement zonder meer uitvoerbaar is.
- 7. Strijd met contractuele afspraken**
- 7.1. Tot slot zijn Matex en VolkerRail bekend met de tussen ProRail en de Gemeente voor de Stamlijn gesloten overeenkomst, die ook wel de "stamlijnovereenkomst" wordt genoemd. Op grond van deze stamlijnovereenkomst dient voor een uitbreiding of wijziging van de Stamlijn het daartoe benodigde plan te worden vastgesteld door

⁹ Art. 22 Spoorwegwet.

ProRail na overleg met de Gemeente.¹⁰ Het wegbestemmen van de Stamlijn impliceert een wijziging van de Stamlijn.

- 7.2. Dit betekent dat het voor het wegbestemmen van de Stamlijn benodigde plan op grond van de stamlijnovereenkomst moet worden vastgesteld door ProRail. Het is evident dat een door ProRail vastgesteld plan ontbreekt en dat het Ontwerpbestemmingsplan daar niet voor in de plaats kan treden. Dat het Ontwerpbestemmingsplan voorziet in de wegbestemming van de Stamlijn is daarom in ieder geval in strijd met de stamlijnovereenkomst en dientengevolge onuitvoerbaar.

8. Conclusie


- 8.1. Op grond van al het bovenstaande concluderen Matex en VolkerRail dat de keuze voor het wegbestemmen van de Stamlijn en het Emplacement onhoudbaar is.
- 8.2. Matex en VolkerRail verzoeken uw Raad dan ook om het Ontwerpbestemmingsplan te staken, althans in ieder geval voor zover het de keuze voor het wegbestemmen van de Stamlijn en het Emplacement betreft.
- 8.3. Tegen eerdere belofte in is het Ontwerpbestemmingsplan voor de kerstvakantie ter inzage gelegd. Daarmee is slechts een zeer korte periode geboden om de stukken te bestuderen en de plannen te doorgronden, en hierop middels een zienswijze inhoudelijk te reageren. Matex en VolkerRail behouden zich nadrukkelijk het recht voor om de argumentatie van deze zienswijze nader aan te vullen.

Met vriendelijke groet,

Houthoff



M.C. Brans



R. van der Hulle

¹⁰ Zie art. 3 lid 1.

2

P.O. Box 75505 1070 AM Amsterdam The Netherlands

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas 

Houthoff Coöperatie U.a
Gustav Mahlerplein 50 1082MA AMSTERDAM The Netherlands

Frankering betaald 



R Aangetekend

D-A-1

De gemeenteraad van Dordrecht
2
Postbus 8
3300AA DORDRECHT

3SYYVT7827898

Recommandé

NL



P2202

06