



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Retouradres: Rijkswaterstaat | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

RWS INFORMATIE

Gemeenteraad van de gemeente Dordrecht
Postbus 8
3330 AA DORDRECHT

Datum 31 januari 2024
Onderwerp Zienswijze Rijkswaterstaat op ontwerpbestemmingsplan
'Maasterras fase 1'.

Geachte gemeenteraad,

Naar aanleiding van de terinzagelegging van uw ontwerpbestemmingsplan
'Maasterras fase 1' zend ik u hierbij de zienswijze van Rijkswaterstaat.

Ik constateer dat keuzes, die door de gemeente in het bestemmingsplan zijn
gemaakt niet altijd onderbouwd worden door onderliggende stukken of dat deze
niet volledig zijn. Hierdoor ontstaan er voor Rijkswaterstaat als belanghebbende
en regiopartner zorgen over de juiste afweging van de belangen ten behoeve van
de goede ruimtelijk ordening.
De specifieke aandachtspunten zijn weergegeven in bijgaande zienswijze.

Wij zien uit naar uw reactie en blijven graag in gesprek over de ontwikkeling van
het Maasterras.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,

directeur Netwerkontwikkeling
Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid

mw. drs. F.A. Hanneman

**Rijkswaterstaat West-
Nederland Zuid**

Afdeling Netwerkontwikkeling
en Visie

Laan op Zuid 45
3072 DB Rotterdam
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 153 49 22
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

mw. E. van der Feijst
adviseur ruimtelijke ordening
M 06 15 60 96 39
rorwszh@rws.nl

Ons kenmerk

RWS-2024/2651

Uw kenmerk

-

Bijlage(n)

1



Retouradres: Rijkswaterstaat | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

RWS INFORMATIE

Gemeenteraad van de gemeente Dordrecht
Postbus 8
3330 AA DORDRECHT

Datum 31 januari 2024
Onderwerp Zienswijze Rijkswaterstaat op ontwerpbestemmingsplan
'Maasterras fase 1'.

Geachte gemeenteraad,

Naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan en de omgevings-effectrapportage (OER) 'Maasterras fase 1', dat tot en met 31 januari 2024 ter inzage ligt, dien ik namens Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid, op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening de volgende zienswijze in.

Allereerst merk ik op dat onze vooroverlegreactie d.d. 20 november 2023, kenmerk RWS-2023/46718 niet is beantwoord of volledig verwerkt in dit ontwerpbestemmingsplan of de omgevingseffectrapportage. In de bijlage bij deze brief heb ik een afschrift gevoegd.

Rijkswaterstaat is wegbeheerder van de in uw plangebied gelegen rijkswegen A16 en N3 alsmede de Verkeersburg Dordrecht (= Stadsbrug) en ziet toe op een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer. Tevens raken onze rijksbelangen op het gebied van de vaarweg, waterbeheer, oevers, tunnel, geluid, vergunningverlening, externe veiligheid, verkeerspost en grondeigenaar uw plan.

Geluid

Akoestisch onderzoek

Het akoestisch onderzoek uit uw plan is vooralsnog niet akkoord bevonden om de volgende redenen:

- De akoestische rapportage is niet officieel vrijgegeven en de inhoudsopgave bevat foutmeldingen. Is dit de definitieve versie?
- In de rapportage staan zowel berekeningsresultaten voor het voorkeursalternatief als voor het bestemmingsplan fase 1. De berekende resultaten voor het voorkeursalternatief zijn niet gebaseerd op de gegevens uit het geluidregister. Wettelijk moet voor toetsing aan de Wet geluidhinder gerekend worden met de uitgangspunten uit het geluidregister (zoals ook is aangegeven in de rapportage). Voor de berekeningen in het kader van bestemmingsplan fase 1 is wel gebruik gemaakt van de gegevens uit het geluidregister. Hoe verhouden de resultaten zich tot elkaar? Is de indeling van bestemmingsplan fase 1 gelijk aan (een deel van) het voorkeursalternatief? Is het

Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid

Afdeling Netwerkontwikkeling
en Visie

Laan op Zuid 45
3072 DB Rotterdam
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 153 49 22
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

mw. E. van der Feijst
adviseur ruimtelijke ordening
M 06 15 60 96 39
rorwszh@rws.nl

Ons kenmerk

RWS-2024/2651

Uw kenmerk

-

Bijlage(n)

2

Datum

31 januari 2024

Ons kenmerk

RWS-2024/2651

voorkeursalternatief dusdanig ingrijpend dat wijziging van het geluidregister noodzakelijk is? Zijn de voor fase 1 benodigde geluidmaatregelen in dat geval nog toereikend?

- De uitgangspunten en berekeningsresultaten zijn niet controleerbaar omdat er geen modelgegevens zijn toegevoegd. Van welke versie van het geluidregister is gebruik gemaakt voor de berekeningen van bestemmingsplan fase 1?
- Het cumulatief geluid is bekeken en komt uit op maximaal 70 dB. Er is echter geen aandacht voor beoordeling van de aanvaardbaarheid. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is dit wel gewenst.

Rijkswaterstaat verwacht dat zij op deze locatie, vanwege de hoge geluidsbelasting, te maken krijgen met vragen van burgers en (mogelijk) bij naleving of planonderzoeken, ook daarom is het voor ons van belang dat de dove gevels en andere maatregelen goed vastgelegd worden in de planregels.

U dient - voordat dit bestemmingsplan wordt vastgesteld - het volledige akoestische onderzoek, uw beoordeling en de keuze in de te treffen maatregelen aan mij toe te sturen, zodat ik na toetsing mogelijk met uw plan ten aanzien van het geluidsaspect kan instemmen.

Zolang Rijkswaterstaat geen inzicht heeft in het akoestisch onderzoek, de te treffen maatregelen, alsmede de borging hiervan, kan ik niet instemmen met uw plan.

Geluidschermen

Voor het realiseren van dit bestemmingsplan wordt uitgegaan van het realiseren van een 7 meter hoog geluidsscherm langs de A16.

Tijdens het vooroverleg hierover is u al aangegeven dat Rijkswaterstaat medewerking gaat verlenen indien blijkt dat het plan voor ons technisch mogelijk is. Tevens is besproken dat bij plaatsing de gemeente eigenaar van het scherm wordt en dit scherm zal moeten onderhouden.

Ook zal de gemeente dan met het Rijksvastgoedbedrijf tot een privaatrechtelijke overeenkomst moeten komen voor het gebruik van rijksgrond.

Voor de realisatie verzoek ik u daarom tijdig de benodigde informatie te overleggen zodat beoordeeld kan worden of Rijkswaterstaat medewerking kan verlenen bij het plaatsen van het geluidsscherm.

Naar aanleiding van het gestelde in artikel 9 (Woongebied) lid 3 sub 3 'Voorwaardelijke verplichting geluid' in de planregels wijs ik u er op dat deze voorwaardelijke verplichting de verantwoordelijkheid is van de gemeente Dordrecht.

In artikel 6 (Verkeer) lid 2.2 er sprake van geluidschermen van 20 meter. In de toelichting en het akoestisch onderzoek kan ik niet achterhalen waarom en waar deze schermen gepland zijn. Graag ontvang ik uw toelichting hierover.

Datum

31 januari 2024

Ons kenmerk

RWS-2024/2651

Geluidzone industrie

Vanuit de omgevingeffectrapportage is in de Toelichting in paragraaf 2.3.4.4 'Geluid' opgenomen als mogelijke oplossing voor optimalisatie (woningaantal) van het plangebied:

"d. afwaardering milieu-activiteiten industrieterrein Zeehavens: tot 5 dB(A) minder hoge geluidsbelasting;"

Rijkswaterstaat is vanuit haar operationele taken op het naburige werkterrein van Duivelseiland/Krabbegors en de toekomstige ontwikkeling van een deel van het terrein tot circulaire bruggenwerf, tegen deze mogelijkheid tot afwaardering en de daaruit voortvloeiende beperkingen voor de toekomstige bedrijfsvoering en bijbehorende activiteiten conform de geldende milieuvergunning, zijnde milieucategorie 5.1 en 5.2 en het nu geldende geluidsplafond tot 50 d(B). Een voorgenomen aanpassing van de geldende milieunormen voor geluid, o.a. een geluidsbeperking tot 48 d(B), zou leiden tot een ernstige beperking van de mogelijk uit te voeren activiteiten die noodzakelijk zijn voor het in stand houden van de rijksinfrastructuur van Zuid-Holland en daarbuiten.

Ik verzoek u deze mogelijke oplossing uit de Toelichting (en OER) in paragraaf 2.3.4.4 Geluid onder d. te schrappen als oplossing voor optimalisatie en te borgen dat de bouw van woningen in de Geluidzone industrie niet mogen leiden tot beperkingen in de gebruiks- en milieuruimte van het industrieterrein.

Mobiliteitseffecten

In de onderliggende onderzoeken en in de communicatie wordt bij enkele varianten de Verkeersbrug Dordrecht afgesloten voor gemotoriseerd verkeer met uitzondering van enkele specifieke doelgroepen. Hier wordt vervolgens de term "autovrij" aan gekoppeld. Volgens de opgegeven definities klopt dit niet. "Autovrij" is "niet bestemd voor auto's", "autoluw" betekent dat "openbaar vervoer en medegebruik door voertuigen met ontheffing is toegestaan". Volgens deze definities is de term "autoluw" van toepassing op de in het verkeersonderzoek beschreven alternatieven en varianten en niet "autovrij".

In deze zienswijze passen we daarom de term "autoluw" toe. Uiteraard zijn de conclusies die we uitspreken ten aanzien van een autoluwe brug, ook van kracht bij een autovrije brug.

In onze vooroverlegreactie werd u verzocht een mobiliteitsparagraaf op te nemen in uw bestemmingsplan waarin de veranderingen in verkeersintensiteiten als gevolg van uw plan in beeld worden gebracht voor zowel het Hoofdwegennet als het onderliggend wegennet. In deze paragraaf dient u inzicht te geven in: de mobiliteit die wordt gegenereerd, de gevolgen voor de rijkswegen, de ontsluiting (openbaar vervoer, wegen), de consequenties van de verkeerstoename op de aansluitingen van de rijkswegen, de te treffen maatregelen om de bereikbaarheid te garanderen en om bereikbaarheidsproblemen in de omgeving te beheersen. Bij negatieve effecten (nieuwe of grotere knelpunten in verkeersafwikkeling op rijkswegaansluitingen) dient u in deze analyse ook aan te geven welke maatregelen u daartegen treft en wat de financiële haalbaarheid is van die

Datum
31 januari 2024

Ons kenmerk
RWS-2024/2651

maatregelen en hoe de realisatie hiervan is geborgd. Deze maatregelen zullen in eerste instantie moeten worden getroffen op het onderliggend wegennet. Hierbij komen de kosten voor rekening van de initiatiefnemer/gemeente (veroorzakersprincipe).

In onze reactie in het kader van het vooroverleg was als standpunt van Rijkswaterstaat gesteld dat, voordat we over een autoluwe brug en aanpassing van de aanbrug met de gemeente verder praten, er

1. inzicht is in de verkeerseffecten en maatregelen voor het Hoofdwegennet conform voornoemde verkeersanalyse, zowel voor de ontwikkeling in het Maasterras als het plan om de Verkeersbrug Dordrecht autoluw te maken;
2. een gezamenlijk standpunt van de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht is over de inrichting van de brugweg.

De actuele stand van zaken naar aanleiding van het voornoemde in de vooroverlegreactie is als volgt:

Ad 1. Inzicht verkeerseffecten en maatregelen

Met de verkeerskundige analyse (bijlage 10) komt u tegemoet aan dit verzoek. Deze analyse is echter nog niet volledig of roept vragen op. Uit het onderzoek zoals het nu voorligt blijkt dat het voorkeursalternatief in het plan leidt tot onaanvaardbare verkeerstoename en knelpunten op de A16 en de N3 die de doorstroming van de A16 in de toekomst meer en versneld onder druk zetten (I/C-waarden >0.9). Het opnemen van een autoluwe verkeersbrug in het plan zorgt voor het grootste deel van de toename van deze verkeersdruk op met name de A16. Hiernaast ontstaat er op het wegennet van Zwijndrecht een knelpunt (rotonde Burgemeester Doumaweg – Koninginneweg) dat ernstig terugslaat op de A16 en daardoor de doorstroming en verkeersveiligheid hindert. De gemeente Dordrecht is in overleg getreden met Rijkswaterstaat en de gemeente Zwijndrecht en heeft verschillende werksessies met het thema verkeer gehouden. Resultaat hiervan is onder andere dat een vervolgonderzoek is gestart naar de effecten van mogelijke oplossingen voor het knelpunt in Zwijndrecht. De resultaten van dit vervolgonderzoek zijn nog niet in detail besproken met alle partijen. Er is dus nog geen consensus tussen partijen over een maatregel die het knelpunt in voldoende mate oplost. Dit is nodig om te kunnen spreken van een kansrijke maatregel.

Met bovenstaande inzichten staat Rijkswaterstaat negatief tegenover het autoluw (of autovrij) inrichten van de Verkeersbrug Dordrecht, gezien de grote effecten daarvan op de doorstroming en verkeersveiligheid op de A16. Hiernaast is het inzicht in de verkeerseffecten nog niet volledig alsmede de mogelijke maatregelen voor geconstateerde knelpunten en consensus daarover tussen de partijen en borging van de realisatie. Daarom kan ik niet instemmen met uw plan.

Bijlage 2 bevat een uitgebreidere onderbouwing van dit standpunt.

Ad 2. Gezamenlijk standpunt

Rijkswaterstaat heeft nog geen gezamenlijk standpunt ontvangen van de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht over de inrichting van de brugweg.

Datum

31 januari 2024

Ons kenmerk

RWS-2024/2651

3. Project Renovatie Verkeersbrug en aanbrug Dordrecht.

Voor een autoluwe Verkeersbrug dient een fundamentele wijziging in de geplande renovatie van de brug te worden doorgevoerd. Dit vraagt besluitvorming bij het ministerie van I&W en een aanvullende opdracht aan Rijkswaterstaat om hiervoor een verkenning uit te voeren.

In de planning én in het benodigde budget is geen ruimte om nog wijzigingen door te voeren in de scope van het komende renovatieproject.

Conclusie:

Op grond van voornoemde 3 punten kan Rijkswaterstaat niet instemmen met uw bestemmingsplan en staat Rijkswaterstaat op verkeerskundig vlak negatief tegenover een autoluwe Verkeersbrug Dordrecht.

Aanpassing planregels

In uw plan is opgenomen dat de 450 meter betonnen aanbrug is verwijderd en aangepast is voor een busbaan via een andere aansluiting.

Een deel van de inrichting in uw plangebied is op grond van dit uitgangspunt in uw Verbeelding daarom bestemd op rijksgronden.

Volgens de Verbeelding is de huidige aanbrug niet meer bestemd als 'Verkeer'. Uw plan ten aanzien van een nieuwe aanbrug is niet zichtbaar bestemd in de Verbeelding.

Rijkswaterstaat kan, als eigenaar van de brug alsmede de aanbrug en de rijksgronden, niet instemmen met uw plan om het gebruik van de Verkeersbrug aan te passen en de huidige aanbrug te verwijderen.

Op grond van de voornoemde conclusie van Rijkswaterstaat, dient u de planregels als volgt aan te passen:

1. In artikel 6 'Verkeer' onder lid 6.1 sub. f de tekst "uitsluitend bestemd voor fietsers en voetgangers" te laten vervallen;
2. De aanbrug te bestemmen als 'Verkeer';
3. De rijksgronden bestemmen naar huidig gebruik;
4. In artikel 7 'Water' onder lid 7.1 sub. d de tekst "voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer, medegebruik door voertuigen met ontheffing is toegestaan" te laten vervallen.

Nautisch belang

Ten aanzien van het nautisch belang heb ik nog de volgende opmerkingen:

Halte watertaxi

Een halte/aanlegplaats voor een watertaxi moet getoetst worden aan de nautische veiligheid. De locatie van een halte kan alleen in een zogenaamde inkassing. De halte wordt nu bestemd in de gebiedsaanduiding 'Haven'. Het realiseren van een halte is ook vergunningplichtig.

Vrijwaringszone Vaarweg

Bouwen binnen de vrijwaringszone Vaarweg (25 meter) is enkel mogelijk na instemming van Rijkswaterstaat. Op de Verbeelding is de Gebiedsaanduiding 'Vrijwaringszone Vaarweg' correct opgenomen. In de planregels is deze bestemming niet nader verwoord.

U dient de planregels hierop aan te vullen.

Datum

31 januari 2024

Ons kenmerk

RWS-2024/2651

Vlonderpad

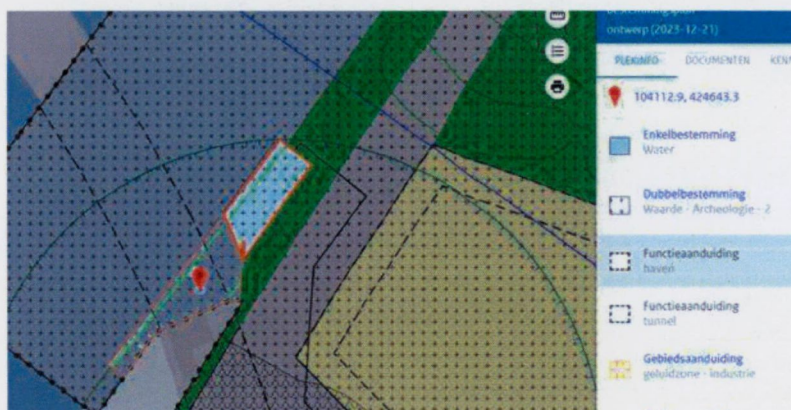
In artikel 7 'Water' staat in lid 7.1 sub e "ter plaatse van de aanduiding 'haven' tevens voor een aanlegplaats watertaxi alsmede een vlonder ten behoeve van wandelaars".

Vanwege de vestiging van de Verkeerspost Dordrecht, zijnde een maatschappelijk vitale functie, in het Rijksgebouw is het in verband met de nationale veiligheid niet toegestaan om onder of in de nabijheid van dit pand een aanlegplaats watertaxi of een vlonderpad te realiseren.

Tevens gaat Rijkswaterstaat, kijkend naar de nautische veiligheid, uit van een te hoog risico voor de wandelaars vanwege de sterke stroming en waterstuwung als gevolg van de scheepvaart en de Oude Maas en mede omdat ter plaatse ook de aanlegplaats watertaxi is bestemd.

U dient derhalve de tekst "alsmede een vlonder ten behoeve van wandelaars" te verwijderen uit artikel 7.1 sub e.

Tevens dient u, gelet op het voornoemde, de aanduiding 'haven' enkel toe te passen op het deel ten noordoosten van de tunnel. Voorstel:



Vergunningplicht

Indien de activiteiten gesitueerd zijn binnen de beperkingengebieden (rijkswegen en waterstaatswerken), dan zijn deze vergunningplichtig ingevolge de Omgevingswet.

Ik attendeer u erop dat het beperkingengebied Rijkswegen, zoals dat per 1 januari 2024 geldt, op bepaalde locaties ruimer is dan beheergebied ingevolge de Wet beheer rijkswaterstaatwerken, zoals dat tot en met 31 december 2023 van toepassing was. Voor de geometrische begrenzing verwijs ik u naar de Omgevingsregeling (wetten.nl - Regeling - Omgevingsregeling - BWBR0045528 (overheid.nl)) en het Digitaal stelsel Omgevingswet (<http://omgevingswet.overheid.nl/>).

Ik verzoek u hiermee rekening te houden en tijdig met Rijkswaterstaat, afdeling Vergunningverlening contact op te nemen.

Datum
31 januari 2024

Ons kenmerk
RWS-2024/2651

Externe veiligheid

De opmerkingen inzake Externe veiligheid zijn naar tevredenheid verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Ik heb enkel een tekstuele opmerking:

De terminologie van de aandachtsgebieden van voor en na inwerkingtreding van de Omgevingswet worden in de documenten door elkaar gebruikt.

Ik verzoek u om gebruik te maken van eenduidige terminologie van de aandachtsgebieden.

Rijksgronden

In uw plan zijn ontwikkelingen opgenomen die gebruik maken van staatsgrond, in beheer bij Rijkswaterstaat.

Gebruik van rijksgronden dienen tijdig afgestemd te worden met Rijkswaterstaat voor toestemming en vervolgens moeten er (privaatrechtelijke) afspraken gemaakt worden met het Rijksvastgoedbedrijf.

Water- en bodem sturend

Ten aanzien van de invulling van de maatregelen in het kader van de kamerbrief Water- en Bodem sturend (WBS) verzoek ik u de toetsing op te nemen in de Toelichting en expliciet in te gaan op structurerende keuze nr. 10:

"10. We staan in de uiterwaarden (die vallen onder de Beleidslijn grote rivieren) geen nieuwe bebouwing meer toe. Daarmee maken we onze rivieren klimaatrobuster en voorkomen we toenemende schade. Partijen houden hier vanaf heden rekening mee. Er wordt onderzocht hoe de Beleidslijn grote rivieren (Bgr) wordt aangescherpt. Dit is niet van toepassing op ontwikkellocaties, waar met het Rijk reeds bestuurlijke (beleids)afspraken over zijn gemaakt."

Tevens is het van belang om gebruik te maken van de Landelijke maatlat voor een groene, klimaatadaptieve gebouwde [omgeving](#).

Er wordt momenteel gewerkt aan een aanscherping van de Beleidsregels grote rivieren (Bgr), met inachtneming van (o.a.) de uitgangspunten uit de kamerbrief. De verwachting is dat onder de aangescherpte Bgr, niet-riviergebonden activiteiten niet meer zijn toegestaan in het rivierbed. Ook is de verwachting dat activiteiten 'die per saldo meer ruimte voor de rivier opleveren op een rivierkundig bezien aanvaardbare locatie' niet meer mogelijk zijn. De verwachting is dat de aangescherpte Bgr medio 2024 van kracht zal worden

U dient dit te lezen in samenhang met hetgeen hiervoor is gemeld onder "Vergunningplicht". Indien sprake is van activiteiten binnen het beperkingengebied waterstaatswerken en alsdan sprake is van vergunningplicht onder de Omgevingswet, wordt door mij getoetst aan de Bgr.

**Rijkswaterstaat West-
Nederland Zuid**
Afdeling Netwerkontwikkeling
en Visie

Datum
31 januari 2024

Ons kenmerk
RWS-2024/2651

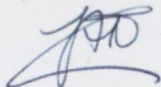
Tot slot wijs ik u er op dat onze opmerkingen uit de vooroverlegreactie met betrekking tot het Masterplan Maasterras, dus inclusief omgevingseffectrapportage en de Maasterras 'fase 2' van kracht blijven.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,

hoofd Netwerkontwikkeling en Visie
Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid



mw. drs. J.A.L. van der Stel

Bijlage 2: Nadere onderbouwing verkeerskundig standpunt

Rijkswaterstaat staat negatief tegenover een autoluwe of autovrije inrichting van de Verkeersbrug Dordrecht om de onderstaande redenen:

Vanuit de resultaten van het Verkeerskundig Onderzoek (bijlage 10) en vervolgonderzoek

1. De landelijke verkeersmodellen (NRM2023) voorspellen dat voor de regio Zuid-Holland het aantal reizen als autobestuurder in de toekomst (2040) zal toenemen (+350.000 reizen per etmaal ten opzichte van 2018). Ook op de A16 neemt het aantal verplaatsingen toe. De intensiteit op de A16 groeit in de Drechtunnel met 24% tussen 2018 en 2040. Met deze groei neemt de al bestaande druk op de doorstroming van de A16 toe.

In het document VSP Maasterras Rapportage verkeerstudie (bijlage 10) is geconcludeerd dat de basisvariant (ontwikkeling Maasterras zonder infrastructurele of mobiliteitsmaatregelen) zorgt voor een beperkte verdere toename van de verkeersdruk op de A16 en de N3.

In het voorkeursalternatief is uitgegaan van een ontwikkelprogramma van het Maasterras met daarbij een aantal infrastructurele maatregelen, waaronder een verkeersluwe Verkeersbrug Dordrecht. Gevolg is een toename van de verkeersdruk op de wegvakken op de A16. Op het gemeentelijk wegennet ontstaat stroomafwaarts van de aansluiting A16-Zwijndrecht (ten noorden van de Drechtunnel) een knelpunt met forse terugslag op de A16.

Het voorkeursalternatief zoals beschreven in het plan zet de doorstroming op de A16 en de N3 dus verder en versneld onder druk.

In het plan is eveneens vermeld dat bij de berekening van het aantal autoverplaatsingen dat wordt gegenereerd door het voorkeursalternatief is gerekend met een strenge parkeernorm van 0.3 per woning. Echter het plan geeft ook ruimte voor het hanteren van een hogere parkeernorm door het bieden van extra parkeercapaciteit in de HUB's. Een hogere parkeernorm zal leiden tot meer autoverkeer en daarmee ook een nog verdere toename van de verkeersdruk op de A16, vooral bij een autovrije verkeersbrug. Er is in het onderzoek geen scenario berekend waarbij de effecten van een hogere parkeernorm in beeld zijn gebracht.

De effecten van het plan kunnen dus negatiever uitpakken voor de doorstroming op de A16 en N3 dan gepresenteerd in de rapportage.

2. Naar aanleiding van onder andere de resultaten uit het verkeersonderzoek zijn gesprekken/werksessies gestart met de gemeente Dordrecht over te nemen maatregelen om knelpunten op de Rijkswegen op te lossen. Uit deze werksessie volgt dat aan de zuidzijde van de Drechtunnel geen maatregelen kunnen worden toegepast die de doorstroming ter plaatse bevorderen. De Drechtunnel fungeert hier als een bottleneck die niet te vergroten is. Voor het knelpunt dat ontstaat op het kruispunt Koninginneweg – Burgemeester Doumaweg te Zwijndrecht zijn diverse maatregelen in onderzoek. De eerste resultaten hiervan zijn gedeeld, echter het gesprek over deze resultaten moet

nog worden opgestart. Tussen de partijen zal overeenstemming moeten zijn over; of het onderzoek het volledige beeld geeft, de effecten van het onderzoek en in hoeverre deze de geconstateerde knelpunten in voldoende mate oplossen. Zonder een door partijen gedragen gezamenlijk beeld over deze punten is voor Rijkswaterstaat geen sprake van kansrijke en effectieve mitigerende maatregelen voor het geconstateerde knelpunt.

Buiten het feit of er een goede en door alle partijen gedragen oplossing voor het knelpunt in Zwijndrecht kan worden gevonden, blijft de constatering uit het verkeersonderzoek van kracht dat door het plan (voorkeursalternatief in combinatie met een autovrije verkeersbrug) de doorstroming op de A16 en de N3 meer en versneld onder druk zetten. Dit is voor Rijkswaterstaat vanuit het oogpunt van doorstroming en verkeersveiligheid niet acceptabel.

3. Uit de verkeersberekeningen blijkt dat bij een autoluwe verkeersbrug Dordrecht circa 8000 motorvoertuigen per etmaal extra door de Drechtunnel rijden. De Verkeersbrug Dordrecht bedient vooral de lokale verkeersstromen tussen Dordrecht en Zwijndrecht. Autovrij maken van deze brug betekent dat lokale oeverkruisende verplaatsingen via de A16 moeten gaan rijden. Dit geeft een extra belasting van de Drechtunnel (met name de parallelrijbuizen). Voorzien in de uitwisseling van verkeer tussen Dordrecht en Zwijndrecht sluit niet aan bij de functie die de A16 heeft als landelijke en Europese verkeersader.

Vanuit de kwaliteit/robuust van het netwerk als geheel

4. Een autoluwe verkeersbrug Dordrecht doet afbreuk aan de robuustheid van het netwerk als geheel en maakt deze kwetsbaarder. Lokaal verkeer heeft geen alternatieve verbinding meer tussen Dordrecht en Zwijndrecht in het geval van congestie of een calamiteit op de A16. Lange afstandsverkeer dat zich op de A16 bevindt, wordt bij een calamiteit omgeleid via de N3. De N3 wordt bij een autovrije Verkeersbrug Dordrecht ook zwaarder belast waardoor deze route minder restcapaciteit heeft. De gemeente stelt dat bij bepaalde calamiteiten de brug wel kan worden opengesteld voor lokaal autoverkeer, echter vallen reguliere congestiesituaties zoals genoemd onder punt 1 niet onder calamiteiten. In de reguliere situaties blijft het netwerk kwetsbaarder en minder robuust.
5. Een autovrije verkeersbrug Dordrecht is nadelig voor de (robuustheid van) de bereikbaarheid van het Albert Schweitzer ziekenhuis. Niet alleen voor hulpdiensten, die een uitzonderingspositie kunnen krijgen bij een autoluwe verkeersbrug, maar ook voor werknemers, patiënten en bezoekers. Een drukker A16 met mogelijk meer congestie bij een aanhoudende groei van het aantal verplaatsingen of tunnelsluitingen bij eventuele calamiteiten zetten (de robuustheid van) deze bereikbaarheid onder druk.
6. Door het autoluw maken van de Verkeersbrug wordt de barrièrewerking van de Oude Maas tussen Zwijndrecht en Dordrecht vergroot. De brug verdwijnt niet, maar voor een groot deel van de verkeersdeelnemers (gemotoriseerd verkeer) biedt de brug geen optie meer om de Oude Maas te kruisen. Hiernaast zijn er ook mensen die tunnels en drukke wegen als de A16 mijden. Voor deze mensen wordt de barrière vergroot.

Opmerkingen op het verkeersonderzoek (bijlage 10)

- De beschrijving van de effecten op het hoofdwegennet (I/C-waarden) mist de nodige structuur en is niet volledig. Niet ieder wegvak wordt bij iedere variant/alternatief benoemd waardoor inzichten niet volledig te maken zijn. Bij de beschrijving van het voorkeursalternatief fase 1 mist zelfs de volledige avondspits. Soms zijn I/C-waarden met de bijbehorende klasse genoemd, soms wordt alleen gesproken over "hogere I/C-waarden". Voor een goed en navolgbaar inzicht voor Rijkswaterstaat op de effecten op de I/C-waarden wordt verzocht om een tabel op te nemen waarin van alle alternatieven/varianten voor beide spitsen de I/C-waarden op de relevante wegvakken zijn vermeld.
- Het is niet duidelijk of de verkeerskundige maatregelen in bijlage 1 zijn berekend met dezelfde programmavulling als het voorkeursalternatief. Ditzelfde geldt voor de basisvariant. Indien sprake is van een afwijkende vulling dan zijn alternatieven, varianten en het voorkeursalternatief onderling niet te vergelijken. In dat geval is er behoefte aan inzicht in de effecten van het voorkeursalternatief met een Verkeersbrug Dordrecht die begaanbaar is voor al het gemotoriseerde verkeer met daarbij onderscheid tussen de snelheidsregimes van 50 km/u (feitelijk dan de nieuwe basisvariant) en 30 km/u.
- De waarden in de tabel op pagina 61 (bijlage 1) lijken niet betrouwbaar. Volgens de tabel passeren op de Zwijndrechtse brug in variant Z3 (autoluw) 9500 mvt/etmaal en in variant Z4 (open voor al het gemotoriseerd verkeer een aangesloten op de Laan der Verenigde Naties) slechts 500 mvt/etmaal. In het voorkeursalternatief (autoluw) is sprake van 400 mvt/etmaal. Als in deze tabel Z3 en Z4 zijn omgewisseld, dan is het eerder beschreven effect onder punt 3 van extra verkeer door de Drechtunnel circa twee keer zo groot.

Bijlage 1 bij Zienswijze Rijkswaterstaat RWS-2024/2651

- Reactie Rijkswaterstaat op voorontwerpbestemmingsplan 'Maasterras fase 1', d.d. 20 november 2023, kenmerk RWS-2023/46718



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Retouradres: Rijkswaterstaat | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

RWS INFORMATIE

Aan het College van Burgemeester en Wethouders van de
gemeente Dordrecht
Spuiboulevard 300
3311 GR DORDRECHT

**Rijkswaterstaat West-
Nederland Zuid**
Afdeling Netwerkontwikkeling
en Visie

Laan op Zuid 45
3072 DB Rotterdam
Postbus 2232
3500 GE Utrecht

www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

Mw. E. van der Feijst

Adviseur Ruimtelijke ordening

T 06-15609639

rorwszh@rws.nl

Ons kenmerk

RWS-2023/46718

Datum 20 november 2023
Onderwerp Reactie Rijkswaterstaat op voorontwerpbestemmingsplan
'Maasterras fase 1'.

Geacht College,

Hierbij ontvangt u de reactie van Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid op uw plan 'Maasterras' op basis van de volgende stukken:

- Notitie reikwijdte en detailniveau (het Startdocument) met leefomgevingsfoto
- Nota van beantwoording zienswijzen op het startdocument
- De presentatie die op de gebiedsinformatiemarkt 21 september 2023 is getoond
- De panelen die op bovenstaande informatiemarkt zijn getoond
- De afbeeldingen die op de participatiepagina Doe Mee Dordt hebben gestaan.

Deze brief bevat niet de volledige reactie in het kader van het artikel 3.1.1. Bro vooroverleg op het voorontwerpbestemmingsplan 'Maasterras fase 1' omdat wij de Toelichting, de Regels en de daarbij behorende stukken nog niet ontvangen hebben en dus deze nog niet getoetst zijn aan de rijksbelangen.

Rijkswaterstaat is wegbeheerder van de in uw plangebied gelegen rijkswegen A16 en N3 alsmede de Verkeersburg Dordrecht (= Stadsbrug) en ziet toe op een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer. Tevens raken onze rijksbelangen op het gebied van de vaarweg, waterbeheer, oevers, tunnel, geluid, vergunningverlening, externe veiligheid, verkeerspost en grondeigenaar uw plan.

Naar aanleiding van onze reactie op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau d.d. 22 december 2022 is er gelukkig al veel contact geweest over de inhoudelijke afstemming. In het kader van de bestemmingsplanprocedure geef ik u hierbij onze opmerkingen op uw gehele plan na toetsing aan onze netwerkbeheerbelangen.

Maasterras Fase 1

Geluid

Akoestisch onderzoek

In de stukken wordt een beeld van de toekomstige geluidssituatie getoond aan de hand van een model. De uitgangspunten van dit model zijn ons niet bekend.

Uit het geluidsbeeld blijkt dat er sprake is van een zwaar geluid-belaste situatie. Enkel een hogere waarde van 53 dB is niet voldoende voor doorgang van het plan. Er zullen daarnaast nog aanvullende bouwkundige maatregelen nodig zijn. Naast de A16 en Verkeersbrug Dordrecht zijn er ook andere geluidbronnen, zoals spoor, industrie, scheepvaart en onderliggend wegennet. De beoordeling van cumulatief geluid is ons niet bekend.

Rijkswaterstaat verwacht dat wij op deze locatie, vanwege de hoge geluidsbelasting, te maken krijgen met vragen van burgers en (mogelijk) bij naleving of planonderzoeken, daarom is het voor ons van belang dat de dove gevels en andere maatregelen goed vastgelegd worden in de Regels.

Ik verzoek u mij, voordat dit bestemmingsplan wordt vastgesteld, het akoestische onderzoek, uw beoordeling en de keuze in de te treffen maatregelen toe te sturen, zodat ik na toetsing mogelijk met uw plan ten aanzien van het geluidaspect kan instemmen.

Zolang Rijkswaterstaat geen inzicht heeft in het akoestisch onderzoek, de te treffen maatregelen, alsmede de borging hiervan, kan ik niet instemmen met uw plan.

Voor een nader overleg kunt u contact opnemen met mijn collega, de heer J. Huijbregts adviseur Lucht en Geluid (tel. 06-115 263 35).

Geluidschermen

Voor het realiseren van fase 1 van uw bestemmingsplan wordt uitgegaan van het realiseren van een 7 meter hoog geluidsscherm langs de A16.

Tijdens het vooroverleg hierover is u al aangegeven dat Rijkswaterstaat medewerking gaat verlenen indien blijkt dat het plan voor ons technisch mogelijk is. Tevens is besproken dat bij plaatsing de gemeente eigenaar van het scherm wordt en dit scherm zal moeten onderhouden.

Ook zal de gemeente dan met het Rijksvastgoedbedrijf tot een privaatrechtelijke overeenkomst moeten komen voor het gebruik van rijksgrond.

Voor de realisatie verzoek ik u daarom tijdig de benodigde informatie te overleggen zodat beoordeeld kan worden of Rijkswaterstaat medewerking kan verlenen bij het plaatsen van het geluidsscherm.

Mobiliteitseffecten

Rijkswaterstaat is beheerder van de nabij uw plangebied gelegen rijkswegen A16 en N3 en ziet toe op een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer.

Datum
20 november 2023

Ons kenmerk
RWS-2023/46718

Rijkswaterstaat verlangt dat bij nieuwe grootschalige ontwikkelingen een analyse wordt opgesteld van de verkeersintensiteiten waarbij de verkeerseffecten van het plan op de (aansluitingen van) het Hoofdwegennet in beeld worden gebracht. Onder grootschalige ontwikkelingen valt in ieder geval een woningbouwontwikkeling van meer dan 250 woningen binnen 5 kilometer van een aansluiting op de rijksweg en/of 5.000 m² kantooroppervlak. 10.000 of meer m² detailhandel, horeca.

De ontwikkelingen die uw plan mogelijk maakt, zijn dus grootschalig. Daarom dient genoemde analyse aanwezig te zijn, maar deze ontbreekt nog.

Gelet hierop verzoek ik u een mobiliteitsparagraaf op te nemen in uw bestemmingsplan waarin de veranderingen in verkeersintensiteiten als gevolg van uw plan in beeld worden gebracht voor zowel het Hoofdwegennet als het onderliggend wegennet. In deze paragraaf dient u inzicht te geven in: de mobiliteit die wordt gegenereerd, de gevolgen voor de rijkswegen, de ontsluiting (openbaar vervoer, wegen), de consequenties van de verkeerstoename op de aansluitingen van de rijkswegen, de te treffen maatregelen om de bereikbaarheid te garanderen en om bereikbaarheidsproblemen in de omgeving te beheersen. Bij negatieve effecten (nieuwe of grotere knelpunten in verkeersafwikkeling op rijkswegaansluitingen) dient u in deze analyse ook aan te geven welke maatregelen u daartegen treft en wat de financiële haalbaarheid is van die maatregelen en hoe de realisatie hiervan is geborgd. Deze maatregelen zullen in eerste instantie moeten worden getroffen op het onderliggend wegennet. Hierbij komen de kosten voor rekening van de initiatiefnemer/gemeente (veroorzakersprincipe).

Deze analyse dient u op te nemen in de toelichting van uw plan.

Vanuit Mobiliteit zie ik dat er een aantal knelpunten gaan ontstaan, zowel op het onderliggend wegennet van de gemeente Dordrecht en Zwijndrecht als op met name het Hoofdwegennet.

Bovendien is uw wens om ook de A16 bij de tunnelmond van de Drechtunnel te overkluisen en de toe- en afritten 21 Dordrecht-Centrum te reconstrueren. Al met al ingrijpende maatregelen voor de verkeersafwikkeling.

De gewenste situatie voldoet nu niet aan de minimale kwaliteiten op het gebied van verkeersafwikkeling, dus moet er, zoals vermeld, een verkeersstructuurplan opgesteld worden.

Autoluwe Verkeersbrug Dordrecht

In uw plan gaat u uit van een autoluwe Verkeersbrug Dordrecht, alsmede het aanpassen van de aanbrug. Naast de gevolgen van de bouwontwikkelingen heeft dit uitgangspunt ook verkeerseffecten voor het Hoofdwegennet.

Het standpunt van Rijkswaterstaat is dat, voordat we over een autoluwe brug en aanpassing van de aanbrug met de gemeente verder praten, er

1. inzicht is in de verkeerseffecten en maatregelen voor het Hoofdwegennet conform voornoemde verkeersanalyse, zowel voor de ontwikkeling in het Maasterras als het plan om de Verkeersbrug Dordrecht autoluw te maken;
2. een gezamenlijk standpunt van de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht is over de inrichting van de brugweg.

Nadere afstemming over de verkeerseffecten vindt plaats in de expertmeeting Mobiliteit waarin mijn collega, de heer G. de Bruin, adviseur Verkeer, aan deelneemt.

Zolang Rijkswaterstaat geen inzicht heeft in de verkeerseffecten van uw plan, alsmede de mogelijke maatregelen, kan ik niet instemmen met uw plan.

Verkeersbrug – aanpassen aanbrug Dordtse zijde

In uw plan is opgenomen dat de 450 meter betonnen aanbrug wordt verwijderd en aangepast. Volgens de Verbeelding zal er een nieuwe aanbrug komen als busbaan en fietspad. Tevens blijkt uit uw plan dat u het gebruik (autoluw en snelheid) van de Verkeersbrug wilt wijzigen. Een deel van de inrichting in uw plangebied is in uw Verbeelding daarom bestemd op rijksgronden.

Rijkswaterstaat kan, als eigenaar van de brug alsmede de aanbrug en de rijksgronden, nu niet instemmen met uw plan, aangezien er nog geen afspraken zijn over mogelijke inrichting en eigendomsoverdracht, inclusief de financiële gevolgen voor de gemeente.

In navolging van de resultaten van de expertmeeting Mobiliteit dient u, voordat het bestemmingsplan kan worden vastgesteld, met mij nader overleg te hebben over de mogelijke herinrichting van de brugweg en de eigendomssituatie.

Ik verzoek u tijdig met ons hierover in overleg te gaan, zodat er een afstemming moet plaatsvinden met ons Vervanging- & Renovatieproject Verkeersbrug Dordrecht, waarin de aanbrug een onderdeel is.

Nautisch belang

De nautische voorwaarden bij het realiseren van uw plan zijn:

- Aan de oostelijke oever, zuid van de Verkeersbrug, zijn verschillende ligplaatsen met divers gebruik (bijvoorbeeld auto afzetplaats, wachtplaatsen voor passage brug en loodswissel). In de toekomst moet dit gebruik mogelijk blijven.
- Aanlegsteigers, ligplaatsen voor de recreatievaart is niet aan de orde. Recreatie aan de oever zal getoetst worden aan de veiligheid en mag het scheepvaartverkeer niet hinderen.
- Een mogelijke halte voor een waterbus/-taxi moet getoetst worden aan de nautische veiligheid. De locatie van een halte kan alleen in een zogenaamde inkassing en niet aan de oever/kade in verband met de passage van schepen door de brug.
- Openingsregime Verkeersbrug moet blijven bestaan.
- Bouwen binnen de vrijwaringszone Vaarweg (25 meter) is enkel mogelijk na instemming van Rijkswaterstaat.

In de expertmeeting Nautisch wordt afgestemd wat nautisch mogelijk is.

Datum
20 november 2023

Ons kenmerk
RWS-2023/46718

Vlonderpad

Bij de gewenste ontwikkelingen langs het water projecteert u nu een vlonderpad langs de oever om het Rijkswaterstaatgebouw heen. Dit idee zal vanuit oeverbeheer en nautische veiligheid getoetst moeten worden.

Echter, omdat in dit pand de Verkeerspost Dordrecht is gevestigd moet er ook toestemming zijn vanuit deze gebruiker in verband met de nationale veiligheid. De reactie vanuit Rijkswaterstaat ontvangt u zo spoedig mogelijk.

Externe veiligheid

Zowel in de Toelichting van het bestemmingsplan 'Maasterras, fase 1' als voor fase 2 verzoek ik u bij dit aspect rekening te houden met het volgende.

Ten aanzien van externe veiligheid vraag ik uw aandacht naar mogelijke bijkomende risico's op het gebied van externe veiligheid bij het al dan niet overkluizen en/of verleggen van de aansluitingen van de A16.

Vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water is het van belang dat wordt aangegeven in hoeverre de rivier de Oude Maas onderdeel uitmaakt van het Basisnet (regeling Basisnet), welke PR-plafonds er gelden en hoe die zich verhouden tot het bouwplan. Verder dient meer inzichtelijk gemaakt te worden hoe het groepsrisico is bepaald wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Oude Maas. Ik adviseer u hierbij ook rekening te houden met de mogelijke toename van bv chloridetransporten over water, zoals in lijn met benoemde ontwikkelingen in 'NOVEX Rotterdamse Haven'.

Indien u hierover vragen heeft, kunt u contact opnemen met mijn collega, de heer R. Ramsaran, adviseur Externe Veiligheid, 06-29649788.

Verbeelding

De bestemmingen aangegeven op de verbeelding kan ik nu nog niet beoordelen omdat de bijbehorende Regels niet toegevoegd zijn. Instemming met de (nieuwe) bestemmingen kan dan ook pas plaatsvinden na overeenstemming over de werkelijke inpassing van de aanbrug en het ontvangst van de tekst van de Regels.

Bestemmingsplanprocedure 'Maasterras Fase 1'

Gezien het voornoemde kan Rijkswaterstaat pas instemmen met het bestemmingsplan 'Maasterras Fase 1', indien we - kort samengevat - de volgende zaken hebben beoordeeld en akkoord bevonden:

- + Akoestisch onderzoek, alsmede de borging van de maatregelen;
- + Verkeerseffecten als gevolg van de ontwikkeling van Fase 1 als uw uitgangspunt van de autoluwe Verkeersbrug, alsmede (de borging van) de maatregelen;
- + Gebruik rijksgronden, alsmede de aanpassing van de aanbrug, alsmede verwerking van de afspraken hierover in de Verbeelding;
- + De gewenste ontwikkelingen in en langs de Oude Maas;
- + Regels, Verbeelding en Toelichting, inclusief de daarbij behorende bijlagen.

Datum
20 november 2023

Ons kenmerk
RWS-2023/46718

Maasterras Fase 2

Omdat de invulling van 'Maasterras, fase 2' nog onvoldoende concreet is, geef ik u de volgende aandachtspunten door:

Geluid Fase 2 Maasterras

Over de uitvoering van fase 2 hebben nog geen nadere gesprekken plaatsgevonden ten aanzien van Geluid en daarvoor noodzakelijk maatregelen omdat de onderliggende gegevens nog niet bekend zijn.

Voor verdere afstemming hierover kunt u contact opnemen met mijn collega, de heer P. Heemskerk, adviseur wegen (tel. 06-295 642 71) en de heer J. Huijbregts.

Wegbeheerbelangen

Tijdig overleg over de haalbaarheid inzake het mogelijk verplaatsen van rijkswegen zoals, afrit 21 van de A16 en de afrit van de Verkeersbrug alsmede een mogelijke overkluizing na de tunnel is noodzakelijk.

Drechtunnel

Alle aanpassingen van het gebied nabij ons perceel boven de tunnel zal in afstemming met Rijkswaterstaat moeten gebeuren. Ook het plan om de A16 na de tunnel te overkluizen moet vanuit tunnelbeheer/-veiligheidsaspecten voortijdig afgestemd worden.

Relatie bedrijventerrein

De plannen van fase 2 zijn van invloed op de invulling van het nabij gelegen havengebied.

Met Rijkswaterstaat zal een afstemming plaatsvinden over de lopende vergunningaanvraag voor de herinrichting van het Rijkswaterstaatsterrein 'Duivelseiland'.

Dit havengebied is ook onderdeel van het NOVEX-gebied Rotterdamse Haven. Ik verzoek u in de toelichting aan te geven op welke wijze de (woning)bouwontwikkelingen zich verhouden met de toekomstige (bedrijfs-) ontwikkelingen.

Algemene opmerkingen

Vergunningplicht

Indien de activiteiten gesitueerd zijn binnen het beheergebied van Rijkswaterstaat en onze rijkswaterstaatswerken raakt of binnen het beperkingengebied dan is deze activiteit nu vergunningplichtig op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken of de Waterwet. Ik verzoek u hiermee rekening te houden en tijdig met Rijkswaterstaat, afdeling Vergunningverlening contact op te nemen.

Rijksgronden

Zowel in fase 1 als in fase 2 zijn in uw plan ontwikkelingen opgenomen die gebruik maken van staatsgrond, in beheer bij Rijkswaterstaat.

Gebruik van rijksgronden dienen tijdig afgestemd te worden met Rijkswaterstaat voor toestemming en vervolgens moeten er (privaatrechtelijke) afspraken gemaakt worden met het Rijksvastgoedbedrijf.

Water en bodem sturend

Ten aanzien van de invulling van de maatregelen in het kader van de kamerbrief Water- en Bodem sturend (WBS) verzoek ik u de toetsing op te nemen in de Toelichting.

Tevens is het van belang om gebruik te maken van de Landelijke maatlat voor een groene, klimaatadaptieve gebouwde omgeving.

Naar aanleiding van opdracht WBS zal de beleidslijn Grote Rivieren, o.a. inzake buitendijks bouwen, in 2024 worden aangescherpt. Mocht dit effect hebben op uw plan, dan nemen we tijdig contact met u op.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

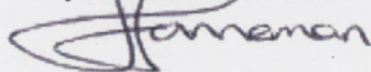
Gelet op de vele raakvlakken zijn we gelukkig al goed in gesprek op bestuurlijk en projectniveau. Ik adviseer u ons tijdig de benodigde informatie te verstrekken en in contact te blijven, zodat we in samenspraak de vele raakvlakken kunnen bespreken en tot afspraken kunnen komen.

Zodoende kan ik, voordat het bestemmingsplan 'Maasterras fase 1' wordt vastgesteld, u aangeven of Rijkswaterstaat alsnog volledig kan instemmen met uw plan:

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,

directeur Netwerkontwikkeling
Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid



mw. drs. F.A. Hanneman

Datum
20 november 2023

Ons kenmerk
RWS-2023/46718



d.d.: 3 1 JAN. 2024

PostNL
Port betaald
Port Payé
Pays-Bas

