

Van Doorne N.V.

- 1 FEB. 2024

Jachthavenweg 121
1081 KM Amsterdam
Postbus 75265
1070 AG Amsterdam
KvK Amsterdam 34199342

Ingeborg Wind-Middel
Advocaat / Partner
wind-middel@vandoorne.com
t 020 678 95 60
m 06 2257 2742

Pim Oremans
Advocaat
oremans@vandoorne.com
t 020 678 92 06
m 06 2168 4932

PER KOERIER

Raad van de gemeente Dordrecht
Afd. Ruimtelijke plannen/Maasterras fase 1
Spuiboulevard 300
3311 GR DORDRECHT

TEVENS PER AANGETEKENDE POST

Postbus 8
3300 AA DORDRECHT

Datum 30 januari 2024
Uw ref. NL.IMRO.0505.BP212Maasterras-2001
Onze ref. 250915339 – Bestemmingsplan Maasterras
Inzake Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Maasterras fase 1
namens Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Geachte leden van de gemeenteraad, geachte lezer,

Namens Havenbedrijf Rotterdam N.V. (hierna: cliënte en het “**Havenbedrijf Rotterdam**”), statutair gevestigd aan de Wilhelminakade 900 te (3072 AP) Rotterdam ens ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel onder nummer 24354561, dienen wij hierbij een zienswijze in op het ontwerpbestemmingsplan Maasterras fase 1 (hierna: het “**Ontwerpbestemmingsplan**”).

Een afschrift van de bekendmaking van het ontwerpbestemmingsplan op 20 december 2023 voegen wij bij als **Bijlage 1**.

1	Inleiding, gang van zaken en leeswijzer	2
2	Het is onduidelijk waarom en of de stamspoorlijn zou moeten verdwijnen	3
3	De wet, vigerend beleid en gemaakte afspraken staan in de weg aan het plan	5
4	Gebreken en vragen anders dan ten aanzien van de stamspoorlijn	7
5	Het plan is financieel niet uitvoerbaar	8
6	Geen sprake van doeltreffende inspraakmogelijkheid	8
7	Conclusie en verzoek	9

1 Inleiding, gang van zaken en leeswijzer

- 1.1 De reden dat het Havenbedrijf Rotterdam haar zienswijze met de gemeenteraad (de "**Raad**") deelt, is voornamelijk ingegeven doordat zij zich niet kan verenigen met het in het Ontwerpbestemmingsplan kenbaar gemaakte voornemen tot wegbestemmen van de stamspoorlijn richting de zeehaven die zij exploiteert en beheert. Niet alleen vanwege de negatieve impact van dit voornemen op de in de zeehaven gevestigde bedrijven en Havenbedrijf Rotterdam zelf, maar ook met het oog op eerdere besluitvorming van de Raad en privaatrechtelijke afspraken tussen onder meer het Havenbedrijf Rotterdam en de gemeente Dordrecht (de "**Gemeente**"), kan zij dit voornemen niet volgen. Voorts is het plan onduidelijk of op zijn minst onvoldoende gemotiveerd ten aanzien van de milieuruimte van bedrijven rondom het plangebied.
- 1.2 Het Havenbedrijf Rotterdam heeft zich pas in een laat stadium geconfronteerd gezien met het voornemen om de stamspoorlijn weg te bestemmen. De gang van zaken hieromtrent is als volgt.
- Op 16 december 2022 heeft het Havenbedrijf Rotterdam een zienswijze ingediend (**Bijlage 2**) op het Startdocument van de Omgevingseffectrapportage van 11 oktober 2022 (**Bijlage 3**) waarin zij burgemeester en wethouders (het "**College**") onder meer heeft gewezen op het belang van de stamspoorlijn, dat hierin onvoldoende naar voren kwam, en heeft verzocht dit aan te vullen.
 - In de Nota van Beantwoording van 16 mei 2023 (**Bijlage 4**) is aangegeven dat "*in het OER zal worden onderzocht of, en hoe het gebruik van de stamlijn in te passen is in de gewenste woningbouwontwikkeling.*"
 - Op 3 oktober 2023 is aan uw Raad een presentatie (**Bijlage 5**) gegeven waaruit volgt dat het uitfaseren/verwijderen van de stamspoorlijn als ontwerpuitgangspunt werd gehanteerd.
 - In reactie hierop heeft het Havenbedrijf Rotterdam op 21 november 2023 een brief aan wethouder Burggraaf gestuurd, waarin zij haar zorgen over het voornemen om de stamspoorlijn uit te faseren/te verwijderen kenbaar heeft gemaakt (**Bijlage 6**). In deze brief heeft het Havenbedrijf Rotterdam de eerder gemaakte afspraken en het belang van de stamspoorlijn voor onder meer de railgebonden bedrijvigheid in het zeehavengebied benadrukt.
 - Op 27 november 2023 heeft een gesprek met wethouder Burggraaf plaatsgevonden waarin het Havenbedrijf Rotterdam deze zorgen nogmaals heeft geuit en toegelicht.
 - In reactie daarop stuurde wethouder Burggraaf een brief aan het Havenbedrijf Rotterdam van 11 december 2023 (**Bijlage 7**). Daarin geeft de wethouder aan dat het Ontwerpbestemmingsplan een "*formeel startmoment*" zou zijn om "*een robuuste spoorontsluiting voor het Zeehavengebied*" "*met elkaar te gaan onderzoeken*". De wethouder voorziet daarbij "*een actieve rol voor het Havenbedrijf Rotterdam, met name in het onderzoeken*" van een dergelijke spoorontsluiting.
 - Vervolgens is op 20 december 2023 het Ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd met een bijbehorende Omgevingseffectrapportage (hierna "**OER**", **Bijlage 8**).

- 1.3 Deze gang van zaken bevreemdt het Havenbedrijf Rotterdam, nu zij in 2013 het beheer van de zeehaven in Dordrecht heeft overgenomen van de Gemeente. Er zijn toen afspraken gemaakt over afstemming (zie ook **onderdeel 3.3**) en (aanzienlijke) nadere investeringen door het Havenbedrijf Rotterdam. Daarom is in 2014 ook het bestemmingsplan aangepast en is het Masterplan opgesteld. De wens van de Gemeente om woningen te realiseren is zeker begrijpelijk, evenals de investeringen die door de Gemeente en het Rijk in het Maasterras worden gedaan. Minder begrijpelijk is het voor het Havenbedrijf Rotterdam dat zij bij de totstandkoming van onderhavig Ontwerpbestemmingsplan niet door middel van vroege gesprekken is betrokken om mee te denken.
- 1.4 Het belang van het Havenbedrijf Rotterdam bij het behouden van de stamspoorlijn evenals het bewaken van de exploitatiemogelijkheden van de zeehaven Dordrecht en de betrokken bedrijven is immers groot. Zij heeft naar aanleiding van het overnemen van de havenexploitatie en het beheer daarvan van de Gemeente aanzienlijke investeringen gedaan ten belope van tientallen miljoenen. Ook in de toekomst staan er vergelijkbare investeringen in de zeehaven en daarmee de stad Dordrecht op de planning. Ongewijzigde vaststelling van het Ontwerpbestemmingsplan druist hier tegenin en betekent dat een deel van deze investeringen op de tocht komt te staan.
- 1.5 In deze zienswijze lichten wij in **onderdeel 2** toe waarom de voornoemde gang van zaken het voornemen om de Stamspoorlijn onder het overgangsrecht te brengen geen stand kan houden. Verder wijzen wij uw Raad er in **onderdeel 3** op, dat het Ontwerpbestemmingsplan in strijd is met vigerend beleid en gemaakte afspraken. In **onderdeel 4** lichten wij specifieke gebreken en vragen uit over andere onderwerpen dan de stamspoorlijn. In **onderdeel 5** wijzen wij op de financiële onuitvoerbaarheid van het plan en in **onderdeel 6** stellen wij vast dat de inspraakrechten van het Havenbedrijf Rotterdam (en anderen) worden geschonden. Eén en ander leidt ons tot de conclusie in **onderdeel 7** met het verzoek aan uw Raad om het Ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen en een nieuwe procedure te starten waarin voldoende rekenschap kan worden gegeven van de belangen en rechten van het Havenbedrijf Rotterdam en haar in de Dordtse zeehaven gevestigde klanten.
- 2 Het is onduidelijk waarom en of de stamspoorlijn zou moeten verdwijnen**
- 2.1 In het onderzoekstraject leidend tot de OER zijn een aantal zaken onjuist en onduidelijk uitgevoerd. Het is daardoor onduidelijk waarom en zelfs of de stamspoorlijn wel zou moeten verdwijnen. Dit lichten wij toe.
- 2.2 Waar eerder de stamspoorlijn was opgenomen als “basisvariant” in de door uw Raad op 23 maart 2021 vastgestelde Ontwikkelvisie Spoorzone (**Bijlage 9**) en dus als uitgangspunt werd gehanteerd, is in de OER deze basisvariant verlaten. In deze basisvariant zou de stamlijn in een onderbroken tunnel door het Maaspark met de parkeergarage komen te liggen. Het Havenbedrijf Rotterdam kan het verlaten van (dit aspect van) deze basisvariant niet plaatsen.
- 2.3 Uit een memo aan de Commissie MER van 16 december 2022 (**Bijlage 10**) maken wij op dat de toetsing in het Startdocument OER (**Bijlage 3**) diverse aandachts- en knelpunten zou hebben laten zien en dat is gekozen om per “slechtscorend thema” alternatieven af te wegen om tot een

voorkeursalternatief te komen. In de OER zelf (**Bijlage 8**) wordt vervolgens bloot gesteld, dat het voor voldoende ontwikkelruimte noodzakelijk zou zijn om de stamlijn te verwijderen.¹

- 2.4 Geenszins wordt echter duidelijk waarom de stamspoorlijn een aandachts- of knelpunt zou zijn geweest – dat blijkt immers niet uit de scores in het Startdocument – en evenmin welke afweging ertoe zou hebben geleid dat de stamspoorlijn zou moeten verdwijnen. Een verband tussen de stamspoorlijn en een beperking van ontwikkelruimte is uit geen van de beschikbare stukken te ontwaren. Sterker nog: ten aanzien van trillingen werd zelfs een “*optimale kwaliteit*” gescoord.² Ook uit de onderzoeken bij het bestemmingsplan komt geen feitelijke onderbouwing naar voren; de stamspoorlijn is grotendeels ook niet onderzocht (bv. geluid, externe veiligheid). Het ontbreekt dus aan een onderbouwing waarom de stamspoorlijn zou moeten verdwijnen op zijn huidige plaats.
- 2.5 Door het ontbreken van een feitelijk controleerbare onderbouwing voor het verdwijnen van de stamspoorlijn uit het plangebied in de OER en de toelichting bij het Ontwerpbestemmingsplan zou bij ongewijzigde vaststelling sprake zijn van een zorgvuldigheids- en motiveringsgebrek. Dit wordt overigens ook onderkend in de toelichting bij het Ontwerpbestemmingsplan.³
- 2.6 Het ontbreken van deze feitelijke onderbouwing laat zich naar onze analyse thans slechts verklaren doordat er nog geen dan wel onvoldoende onderzoek is gepleegd naar de effecten van de stamspoorlijn tijdens het bepalen van het beoogde voorkeursalternatief en doordat de stamspoorlijn in feite niet is betrokken bij de ‘integrale afweging’ zoals deze is beschreven aan het memo aan de Commissie m.e.r. (**Bijlage 10**). Bovendien zijn alternatieven zoals alternatieve trajecten geheel niet onderzocht. Dat dat traject nog moet worden doorlopen is door wethouder Burggraaf overigens bevestigd in zijn brief van 11 december 2023 (**Bijlage 7**). In die brief voorziet de wethouder een actieve samenwerkende rol van het Havenbedrijf Rotterdam. Het is Havenbedrijf Rotterdam niet duidelijk hoe zij geacht wordt daar invulling aan te geven als de formele procedure gewoon voortloopt.
- 2.7 Deze aanpak is bovendien onjuist en onzorgvuldig. Op deze manier worden onderzoeksverplichtingen die bij de vaststelling van een bestemmingsplan horen (is sprake van een goede ruimtelijke ordening, is het plan (financieel) uitvoerbaar, wat zijn de alternatieven mede met het oog op milieueffecten, enzovoorts) ontoelaatbaar uitgesteld. Als gevolg hiervan wordt het Havenbedrijf Rotterdam, en andere belanghebbenden, feitelijk een wettelijke inspraakmogelijkheid ontnomen, aangezien de inhoudelijke afweging/onderbouwing pas bij de definitieve vaststelling van het bestemmingsplan kenbaar zal zijn. Door in het Ontwerpbestemmingsplan al een voorschot te nemen op het wegbestemmen van de stamspoorlijn wordt het Havenbedrijf Rotterdam bovendien voor voldongen feiten geplaatst. Pas als inzichtelijk is wat de alternatieven zijn, of van het verwijderen van de spoorlijn en het uitvoeren van eventuele alternatieven financieel uitvoerbaar zijn, of dit in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening, enzovoorts, zou een dergelijke voorzet kunnen worden gedaan. Daarbij heeft als uitgangspunt te gelden dat ook de gemeente een “*goede, robuuste en toekomstbestendige ontsluiting per spoor*” wil, zoals onder

¹ OER (**Bijlage 8**), p. 7, 10 en 299.

² Startdocument OER (**Bijlage 3**), p. 54.

³ Onder 1.5, tweede bullet: “*Vóór de vaststelling van het bestemmingsplan moet hier duidelijkheid over zijn en zal ook een termijn worden bepaald hoe lang de stamlijn nog in zijn huidige vorm kan blijven functioneren, hierbij wordt ook gekeken naar de grondslag van het gebruik van de stamlijn (in relatie tot het feitelijke gebruik).*”

meer blijkt uit een interview met AD (**Bijlage 11**) en de brief van wethouder Burggraaf van 11 december 2023 (**Bijlage 7**).

- 2.8 Deze voorzet zonder goede onderbouwing doet bij het Havenbedrijf Rotterdam ook de vraag rijzen of de alternatievenafweging in het kader van de OER wel volledig en onbevooroordeeld heeft plaatsgevonden. Zonder de kansen en (on)mogelijkheden van en alternatieven voor de stamspoorlijn inzichtelijk te hebben komt het voor alsof deze afweging onvolledig is geweest en daardoor te snel voor een zeker voorkeursalternatief is gekozen. Dat gevoel wordt bij het Havenbedrijf Rotterdam versterkt door het benoemen van de kwantitatieve ontwikkelruimte leefomgeving in relatie tot de stamspoorlijn in de OER, zonder dat daarvoor enige feitelijke onderbouwing te achterhalen is.⁴
- 2.9 Voorts kunnen wij – advocaten – ons niet aan de indruk onttrekken dat beoogd is veel haast te maken met onderhavig Ontwerpbestemmingsplan, teneinde nog voor inwerkingtreding van de Omgevingswet een terinzagelegging te kunnen doen zodat het ‘oude recht’ van toepassing blijft. Daarover zij opgemerkt dat het uitsluitend vanwege procedurele redenen spoedig ter inzage leggen van een slechts ten dele onderbouwd Ontwerpbestemmingsplan niet alleen aan voornoemde feitelijke onderbouwing en afwegingsmomenten voorbijgaat, maar ook duidt op een onzorgvuldige voorbereiding. Zie ook hetgeen wordt aangevoerd in **onderdeel 8**.
- 3 De wet, vigerend beleid en gemaakte afspraken staan in de weg aan het plan**
- 3.1 Het plan is in strijd met Spoorwegwet
- 3.1.1 Het plan is voorts in strijd met de Spoorwegwet. Dat lichten wij toe.
- 3.1.2 De stamspoorlijn is onderdeel van de hoofdspoorweginfrastructuur.⁵ Artikel 6 lid 5 van de Spoorwegwet bepaalt dat van de hoofdspoorweginfrastructuur die de gebruiksmogelijkheden van de hoofdspoorwegen aanmerkelijk verandert, de voorafgaande instemming van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (de “**Minister**”) behoeft, op verzoek van de beheerder (in dit geval is dat ProRail). Naar wij thans kunnen overzien is dergelijke instemming niet verkregen, noch is een traject dienaangaande opgestart.
- 3.1.3 Zonder deze instemming is het plan feitelijk niet uitvoerbaar. Vaststelling van een bestemmingsplan waarin de stamspoorlijn wordt wegbestemd is kortom voorbarig en derhalve onzorgvuldig. Het staat namelijk nog helemaal niet vast of de Minister wel zou kunnen instemmen met een dergelijke wijziging. Wat het Havenbedrijf Rotterdam betreft zou zulke instemming in elk geval naar de huidige stand van zaken niet op zijn plaats zijn, gezien de grote impact die het verwijderen van de stamspoorlijn zou hebben voor de nationaal en mondiaal van belang zijnde zeehavenstructuur in de Maas. Daarover zal zij de Minister ook actief informeren.
- 3.1.4 Het niet verzekerd zijn van de beoogde wijziging van de stamspoorlijn is te meer van belang omdat sprake is van een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte, waarbij het mogelijk wordt gemaakt om pas later dan direct bij gebruik van (gevoelige) bestemmingen aan verplichtingen aangaande

⁴ OER (**Bijlage 8**), p. 299.

⁵ De stamspoorlijn is aangewezen in artikel 1 lid 2 jo. bijlage 2 sub b onder 13 van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen.

bijvoorbeeld geluid te voldoen.⁶ Hiermee bestaat de kans dat woningen worden gerealiseerd waarvan later blijkt dat die niet kunnen voldoen aan de relevante geluidswaarden, doordat de stamspoorlijn tot in lengte van dagen (eventueel onder overgangsrecht) blijft liggen. Dit is een zorgvuldigheidsgebrek dat kleeft aan het Ontwerpbestemmingsplan.

3.2 Het plan is in strijd met vigerend beleid

3.2.1 Zoals in **onderdeel 2** is uiteengezet is de stamspoorlijn opgenomen in de door uw Raad op 23 maart 2021 vastgestelde Ontwikkelvisie Spoorzone (**Bijlage 9**), die als basis diende voor de OER. Daarin is expliciet de keuze gemaakt de stamlijn in een onderbroken tunnel door het Maaspark met de parkeergarage te leggen. Een andere keuze zou in strijd zijn met dit vigerende beleid.

3.2.2 Voorts is het plan in strijd met de Omgevingsvisie Dordrecht (hierna de "**Omgevingsvisie**"). Daarin heeft uw Raad 7 doelen geformuleerd:

- Aantrekkelijke stad
- Bereikbare stad
- Gezonde stad
- Vestigingsklimaat
- Klimaat en water
- Energie
- Biodiversiteit

Voor de Spoorzone zijn "gezonde stad", "bereikbare stad" en "aantrekkelijke stad" als prioritaire doelen geformuleerd. Uit de toelichting bij het Ontwerpbestemmingsplan volgt dat "[t]en aanzien van deze doelen *Prioritair wil zeggen dat een ontwikkeling als Maasterras moet bijdragen aan het halen van het doel. Bij niet prioritaire doelen vindt alleen toetsing van het doel plaats of wordt voldaan, en is geen bijdrage aan verbetering vereist.*"

3.2.3 Evenwel wordt in de Omgevingstoets in de toelichting bij het bestemmingsplan de stamspoorlijn niet betrokken. Dit terwijl deze spoorlijn een integraal onderdeel is van de bereikbaarheid (nota bene een prioritair doel) en het vestigingsklimaat van het zeehavengebied. Nu een bestemmingsplan moet bijdragen aan prioritaire doelen zoals bereikbaarheid, is onnavolgbaar dat met onderhavig Ontwerpbestemmingsplan wordt voorgesteld de bereikbaarheid te beperken.

3.3 Het plan is in strijd met privaatrechtelijke afspraken

3.3.1 Naast beleidskaders zijn er privaatrechtelijke afspraken tussen de gemeente en het Havenbedrijf Rotterdam (en anderen) die met dit Ontwerpbestemmingsplan worden doorkruist. Uit de samenwerkingsovereenkomsten van 1 juli 2011 (**Bijlage 12**) en 14 december 2012 (**Bijlage 13**) tussen het Havenbedrijf Rotterdam en de gemeente Dordrecht, en de stamlijnovereenkomst van februari/maart 2000 tussen (de rechtsvoorgangster van) ProRail en de gemeente Dordrecht (**Bijlage 14**), volgen onder meer uitgebreide overlegverplichtingen bij een wens tot wijziging van de stamlijn die met onderhavig Ontwerpbestemmingsplan volledig worden gepasseerd.

⁶ Zie artikel 9.3 van het Ontwerpbestemmingsplan.

3.4 Conclusie

- 3.4.1 Gelet op het voorgaande kan de stamspoorlijn niet worden wegbestemd. De strijdigheid met de Spoorwegwet, vigerend beleid en gemaakte samenwerkingsafspraken leidt tot een onzorgvuldig voorbereid besluit. Bovendien beschouwt het Havenbedrijf Rotterdam het schenden van de samenwerkingsafspraken als nakomingsgebreken wat mogelijk ook tot schadeplichtigheid van de Gemeente kan leiden. Dit zou bij voorkeur moeten worden vermeden.

4 **Gebreken en vragen anders dan ten aanzien van de stamspoorlijn**

- 4.1 Er is op de plankaart een aanduiding “veiligheidszone vervoer gevaarlijke stoffen” opgenomen rondom het spoor, maar geen aanduiding “veiligheidszone-explosie”. Blijkens onderdeel 2.3.4.3. van de toelichting bij het Ontwerpbestemmingsplan wordt met verwijzing naar de Omgevingsvisie benoemd dat dit wel is bedoeld. Voor de A16 zijn de brand- en explosiezones juist wel benoemd. Verder bevat de verbeelding géén veiligheidszone-explosie voor de Nieuwe Maas, blijkens de toelichting omdat in zijn algemeenheid de personendichtheden in Dordrecht en Zwijndrecht per hectare beneden aantallen blijven die onder de oriëntatiewaarde blijven. Evenwel moet worden gekeken naar de hoeveelheden die onderhavig bestemmingsplan mogelijk maakt. Een vergelijking met de algemene personendichtheid van Dordrecht is onvoldoende om de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het Ontwerpbestemmingsplan te beoordelen.
- 4.2 In bijlage 17 behorende bij het ontwerpbestemmingsplan is onderzoek van de Omgevingsdienst Zuid-Holland-Zuid naar industrielawaai opgenomen. Alhoewel dit onderzoek dateert van oktober 2021 wordt hier gesproken over het ‘uitzetten’ van deelgebieden binnen het industrieterrein DordtWest/Groote-Lindt. In bijlage 14 ‘Geluidsonderzoek Maasterras’ wordt op pagina 35 het volgende geconcludeerd:

Hoewel strikt gezien ook voor industrielawaai bronmaatregelen dienen te worden onderzocht, zijn deze hier niet van toepassing. Een geluidzone is een planologisch instrument waarbij op voorhand een duidelijke scheiding wordt gemaakt tussen de verschillende functies (industrie en geluidgevoelig). De geluidzone mag ten allen tijden volledig worden benut. Het treffen van bronmaatregelen treft daarom geen doel.

Op basis van dit citaat en het gestelde in de toelichting op het bestemmingsplan concludeert het Havenbedrijf Rotterdam dat bronmaatregelen in ieder geval in deze fase van de gebiedsontwikkeling niet zijn voorzien. Zij verzoekt u echter om duidelijkheid te verschaffen of u voor de andere fases van de gebiedsontwikkeling van het Maasterras voornemens bent de huidige geluidverkaveling van het industrieterrein DordtWest/Groote-Lindt aan te passen.

- 4.3 Ondanks het beoogd saneren van diverse functies (zoals de stamlijn) blijft er sprake van een hoge (cumulatieve) geluidbelasting. Het gebruikmaken van de mogelijkheid om in het Ontwerpbestemmingsplan een hogerewaardenbesluit op te nemen en op hoger detailniveau akoestische onderzoeken te doen (als bedoeld in artikel 7c lid 9 van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet) heeft tot gevolg dat ingevolge de algemene en specifieke overgangsregels (bijv. artikel 3.6 lid 1 sub c Aanvullingswet geluid Omgevingswet) de rekenregels onder de Omgevingswet van toepassing zullen zijn wanneer te zijner tijd omgevingsvergunningen moeten worden verleend. Evenwel is het globale onderzoek uitgevoerd op basis van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Hiermee wordt de (gecumuleerde) geluidsbelasting mogelijk

onderschat, nu de rekenregels in de Omgevingswet aanzienlijk strenger zijn. Het is niet duidelijk of de beoogde woningen te zijner tijd wel daadwerkelijk kunnen worden gerealiseerd.

- 4.4 Verder biedt artikel 9.4 van de planregels zoveel afwijkingsmogelijkheden dat op voorhand niet duidelijk is of voorzien kan worden in een acceptabele leefomgeving. Vereisten zoals dat het College omgevingsvergunningen kan verlenen mits “akoestisch aanvaardbaar”, “stedenbouwkundig noodzakelijk” en “met zoveel mogelijk afscherpende maatregelen” als bedoeld in artikel 9.4 sub c zijn onvoldoende bepaald en zorgen voor rechtsonzekerheid. Hetzelfde geldt voor de ‘vangnetbepaling’ in artikel 9.4 sub h van de planregels.
- 4.5 Tot slot zou met het wegbestemmen van de stamspoorlijn – wanneer dit überhaupt doorgang zou kunnen vinden – een alternatief moeten worden gevonden voor aan- en afvoermogelijkheden voor de bedrijven die in de zeehaven zijn gevestigd. Of dat nu per trein, vrachtwagen, of schip zal zijn; deze ingreep zou hoe dan ook aanzienlijke (milieu)gevolgen hebben die niet zijn onderzocht. Dat is onzorgvuldig.

5 Het plan is financieel niet uitvoerbaar

- 5.1 Het Ontwerpbestemmingsplan kan verder niet worden vastgesteld omdat het financieel niet uitvoerbaar is. Uit de stamlijnovereenkomst tussen ProRail en de Gemeente volgt bijvoorbeeld dat een wijziging aan de stamlijn die – zoals in onderhavig geval – zou moeten geschieden op verzoek van de Gemeente, ook voor rekening en risico van de Gemeente komt. In de verschillende budgetbeslissingen die uw Raad heeft genomen is hiervoor geen ruimte gereserveerd.⁷
- 5.2 Dat zal evenmin gelden voor de aanzienlijke gevolgen die het wegbestemmen van (de ‘wortel’ van de) stamspoorlijn zal hebben voor de bedrijven in de Zeehaven. Bedrijven zoals VolkerRail Materieel en Logistiek B.V., BAM Infra Rail B.V., Standic B.V. en Koninklijke van der Weestransporten B.V. hebben allen werkzaamheden die grotendeels niet voortgezet kunnen worden op deze locaties zonder stamspoorlijnverbinding, bijvoorbeeld omdat het spoorgebonden materieel niet over de weg vervoerd kan worden. Het wegbestemmen van de spoorlijn zal aldus leiden tot aanzienlijke planschadekosten aan de zijde van de gemeente, zeker aangezien een groot deel van deze schade meerjarige inkomensschade van meerdere bedrijven zou bedragen. Ook kosten voor onteigening zijn niet meegenomen. Al deze kosten zouden leiden tot een financieel onuitvoerbaar plan.

6 Geen sprake van doeltreffende inspraakmogelijkheid

- 6.1 Gelet op de tekortkomingen die zijn uiteengezet in de voorgaande onderdelen – die slechts de voor het Havenbedrijf Rotterdam meest in het oog springende aspecten betreffen – zou, als uw Raad onverhoopt tot een vaststelling van (een gewijzigde versie van) het Ontwerpbestemmingsplan zou beslissen, een aanzienlijke hoeveelheid nadere (milieu)onderzoeken en motivering aan dit besluit moeten worden verbonden.
- 6.2 Een werkwijze waarbij indringende nadere (milieu)onderzoeken pas bij vaststelling aan een bestemmingsplan ten grondslag zouden worden gelegd heeft tot gevolg dat op (de conclusies van)

⁷ Zie bijvoorbeeld de verstrekte voorbereidingskredieten als benoemd op <https://raad.dordrecht.nl/themas/Maasterras>.

die onderzoeken geen enkele inspraak mogelijk is. Dat geldt voornamelijk ten aanzien van de daadwerkelijke effecten van de stamlijn binnen het beoogde voorkeursalternatief, en vice versa.

- 6.3 Het op een zodanige manier (gewijzigd) vaststellen van het Ontwerpbestemmingsplan zou, wanneer niet opnieuw tot terinzagelegging zou worden besloten, daarom in strijd zijn met het recht op (vroegtijdige) inspraak van het Havenbedrijf Rotterdam (en anderen) als bedoeld in artikel 6 van het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak in besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden van 25 juni 1998 (het "**Verdrag van Aarhus**").
- 6.4 Gelet hierop kan uw Raad niet volstaan met eventueel gewijzigde vaststelling van het Ontwerpbestemmingsplan. Hernieuwde terinzagelegging van een ontwerpbesluit met alle relevante onderzoeken ligt in de rede.

7 Conclusie en verzoek

- 7.1 Kort en goed is op basis van het Ontwerpbestemmingsplan zoals dat er nu ligt – gelet op het voorgaande – een zorgvuldige voorbereiding uit te sluiten, hetgeen zou leiden tot een gebrekkig bestemmingsplan dat uiteindelijk zal worden vernietigd door de bestuursrechter.
- 7.2 Aldus ligt uw gemeenteraad de volgende keuze voor:
1. óf de huidige bestemmingsplanprocedure wordt voortgezet, waarbij de kans groot is dat een veelheid van partijen daartegen zou gaan procederen met alle vertraging en weerstand van dien;
 2. óf er wordt besloten het besluitvormingstraject opnieuw maar zorgvuldig te doorlopen zodat daarbij alle betrokken belangen en effecten in ogenschouw kunnen worden genomen. De stamspoorlijn en de belangen van de gebruikers daarvan zijn een essentieel onderdeel van die afweging.
- 7.3 Hiervan is de laatste keuze niet alleen juridisch gezien, maar – gelet op de door uw Raad voorgestane voortgang van de beoogde ontwikkeling – ook praktisch gezien de enige juiste optie. Immers, een keuze voor optie 1 zou naar onze opvatting onvermijdelijk leiden tot het alsnog doorlopen van optie 2 nadat het bestemmingsplan over 1,5 á 2 jaar na vaststelling door de bestuursrechter is vernietigd.
- 7.4 Voor het doorlopen van een nieuw besluitvormingstraject zou bijvoorbeeld de procedure van een gemeentelijk project van publiek belang kunnen worden doorlopen ter aanpassing van regels in het omgevingsplan,⁸ zodat samen met stakeholders een trechteringsproces van alternatieven kan worden doorlopen waarbij tevoren – transparant en in samenspraak – wordt uitgedacht hoe het zeehavengebied per rail kan blijven ontsloten. Daarbij kunnen wat het Havenbedrijf Rotterdam betreft ook uitdrukkelijk alternatieve trajecten ter sprake komen.
- 7.5 Samengevat verzoeken wij uw Raad namens het Havenbedrijf Rotterdam om in dit stadium het Ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen, en met haar en andere stakeholders in overleg te

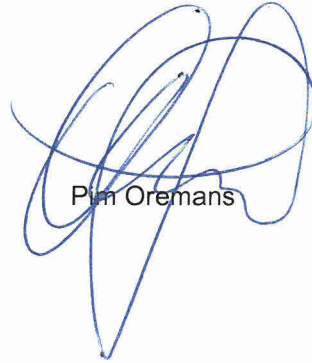
⁸ Artikel 5.55 Omgevingswet.

traden teneinde een juridisch juist, goed onderbouwd, en breed gedragen plan in procedure te brengen.

o/a
Hoogachtend,
Van Doorne N.V.
Ingeborg Wind-Middel



Pim Oremans



BIJLAGENOVERZICHT

Bijlage 1	Bekendmaking Ontwerpbestemmingsplan d.d. 20 december 2023
Bijlage 2	Zienswijze van het Havenbedrijf Rotterdam van 16 december 2022 op het Startdocument voor de Omgevingseffectrapportage
Bijlage 3	Startdocument OER Maasterras van 11 oktober 2022
Bijlage 4	Nota van beantwoording NRD Startdocument Maasterras van 16 mei 2023 inclusief raadsinformatiebrief
Bijlage 5	Presentatie van de programmadirecteur Stadsas Dordt aan de gemeenteraad van 3 oktober 2023
Bijlage 6	Brief van het Havenbedrijf Rotterdam aan wethouder Burggraaf van 21 november 2023
Bijlage 7	Brief van wethouder Burggraaf aan het Havenbedrijf Rotterdam van 11 december 2023
Bijlage 8	Omgevingseffectrapportage van 22 november 2023
Bijlage 9	Ontwikkelvisie Spoorzone zoals vastgesteld door de gemeenteraad van Dordrecht op 23 maart 2021
Bijlage 10	Memo van Antea Group aan de Commissie m.e.r. van 16 december 2022
Bijlage 11	Artikel uit AD Drechtsteden: "Spoor moet wijken voor nieuwe huizen"
Bijlage 12	Samenwerkingsovereenkomst tussen het Havenbedrijf Rotterdam en de gemeente Dordrecht van 1 juli 2011
Bijlage 13	Samenwerkingsovereenkomst tussen het Havenbedrijf Rotterdam en de gemeente Dordrecht van 14 december 2012
Bijlage 14	Stamlijnovereenkomst van februari/maart 2000 tussen (de rechtsvoorgangster van) ProRail en de gemeente Dordrecht