

Aan
de gemeenteraad

Datum
Zaaknummer 2023-0170127
Betreft Ontwerpbestemmingsplan Maasterras 2023

Vergadering van
Portefeuillehouder: Maarten Burggraaf
Begrotingsprogramma Bouwend en Bereikbaar Dordrecht
Kernteam/Opgave: Opgaven - Bouwende Stad
Auteur: Susanne Muis
E-mail: sj.muis@dordrecht.nl
Verantwoordelijke: Marc Bonekamp
Openbaar: Ja

Deadline

Het college wil 12 december besluiten het ontwerpbestemmingsplan Maasterras ter inzage te leggen. Dit om optimaal gebruik te maken van de Crisis en Herstelwet, zodoende potentiële besluitvormingsrisico's te voorkomen die ontstaan met inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024. Hiervoor dient het ontwerpbestemmingsplan voor het einde van 2023 ter inzage gelegd te worden.

Raadsinformatiebrief

Hoe zijn de bevoegdheden rond dit onderwerp verdeeld?

Het college legt het ontwerpbestemmingsplan, OER, ontwerp stedenbouwkundig masterplan en ondersteunende documenten ter inzage. De raad, op voorstel van het college, beslist of ingediende zienswijzen aanleiding geven tot een gewijzigde vaststelling. Daarna zullen deze, naar verwachting medio 2024, ter vaststelling worden aangeboden aan de raad.

Wat is de aanleiding om deze informatie kenbaar te maken?

Met de ontwikkelvisie Dordtse Spoorzone (inmiddels Stadsas Dordt) heeft de raad duidelijke ambities meegegeven voor de ontwikkeling van het Maasterras, als belangrijk onderdeel van de Stadsas Dordt. Dit zijn: Dordrecht is een aantrekkelijke stad, een bereikbare stad, een gezonde stad, met een uitstekend vestigingsklimaat, in 2035 klimaatbestendig, in 2050 klimaatneutraal en beschermend en bevorderend voor biodiversiteit.

Na het vaststellen van de ontwikkelvisie in maart 2021 is door de raad in oktober 2021 een budget verstrekt voor de voorbereidende activiteiten voor het gehele ontwikkelingsgebied Maasterras en voor de eerste fase van de woningbouwontwikkeling. Met deze middelen zijn de afgelopen twee jaar de meegegeven ambities verwerkt in onder andere een ontwerpbestemmingsplan, een omgevingseffectrapportage (OER) en een stedenbouwkundig masterplan (zie hiervoor hoofdstuk 2 van de Toelichting op het bestemmingsplan). Deze planning is gehanteerd om potentiële besluitvormingsrisico's te voorkomen die ontstaan met inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024. Tevens kan zo de Crisis en Herstelwet ongewijzigd worden toegepast, een essentieel instrument om de gemeente in positie te brengen een complexe gebiedsontwikkeling in beweging te brengen. Op 12 december jl. heeft het college besloten het ontwerpbestemmingsplan,

het ontwerp stedenbouwkundig masterplan en alle bijbehorende rapportages vrij te geven voor inspraak.

Wat is de te delen informatie?

De gemeente Dordrecht heeft in 2021 gekozen voor de ambitieuze Agenda 2030. Een agenda, die het verdienvermogen van de stad versterkt, door forse investeringen in de sociale, economische en ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Een prominent onderdeel van de Agenda 2030 is de ontwikkeling van de Stadsas Dordt, met een complete transformatie van het Maasterras als eerste stap die ter hand wordt genomen.

De ontwikkeling van het Maasterras is een cruciale, veelbelovende maar ook spannende stap voor de gemeente Dordrecht. Een ontwikkeling die niet alleen de stad mooier en sterker maakt, maar ook bijdraagt aan de regionale ontwikkeling en aan landelijke doelstellingen op het gebied van woningbouw, mobiliteit en economie. Cruciaal en veelbelovend dus. Maar ook uitdagend gezien de grote omvang, de impact op de stad én de afhankelijkheid van de medewerking van tal van partners om een aantal knelpunten op te lossen.

Dordrecht heeft de afgelopen decennia fors geïnvesteerd in voorzieningen. Dordrecht heeft een levendige binnenstad, een uitgebreid pakket aan sportvoorzieningen, een open buitengebied, een ruimhartig minimabeleid, veel culturele voorzieningen en sinds kort ook weer een HBO. Daarmee is Dordrecht een aantrekkelijker woongemeente geworden en zijn we klaar voor een sprong van het aantal inwoners. Die sprong is ook hard nodig. Dordrecht heeft nog steeds een relatief groot aantal inwoners in een kwetsbare sociaaleconomische positie. Mede doordat er steeds minder mensen in één huis wonen, slagen wij er tot nu toe niet in het aantal inwoners sterk te laten groeien. En die groei is hard nodig om ons voorzieningenniveau in stand te houden. Wij hebben een grootschalige ontwikkeling nodig voor de toekomst van de stad. Het Maasterras biedt die mogelijkheid.

De economische ontwikkeling van het Maasterras is ook voor de regio van belang. De regio profileert zich steeds succesvoller als slimme maritieme regio. Daarnaast liggen er kansen in het Maasterras om hoogstedelijk werken en innovatieve bedrijvigheid toe te voegen. Voor (nieuw) personeel is een gevarieerd woonaanbod nodig. Een kwalitatief hoogwaardig en hoogstedelijk woonmilieu is er nu nauwelijks in de regio. Dat is waar we in het Maasterras voor kiezen. Het bouwen van 3.000 tot 4.000 woningen op het Maasterras levert verder een serieuze bijdrage aan het terugdringen van het woningtekort. Het Rijk en de provincie sporen ons hier ook toe aan in de Verstedelijkingsalliantie, en door hun keuze mee te investeren in de OV-verbinding tussen Leiden en Dordrecht (de Oude Lijn). Het belang van het Maasterras strekt daarmee veel verder dan alleen het belang van Dordrecht.

Wij doen als gemeente alles dat in onze macht ligt om de ontwikkeling mogelijk te maken. Bijvoorbeeld door te komen tot gedegen afspraken met de huidige bewoners van de Weeskinderendijk en de Brand Buijsstraat. Zij worden in hun particuliere belangen geraakt. Wij moeten hier oplossingen voor vinden.

Er is daarnaast ook een aantal knelpunten dat wij als gemeente niet alléén kunnen oplossen. Daarvoor rekenen we op de medewerking van de Rijksoverheden (IenW, BZK), gemeente Zwijndrecht en andere partners. Het gaat om de volgende zaken:

Veiligheid voor de stad

In het Maasterras bevinden zich het rangeerterrein en de zogenaamde 'stamlijn' die gebruikt wordt door een aantal bedrijven in de zeehaven. In de Ontwikkelingsvisie was al sprake van het willen realiseren van een parkeergarage op de locatie van het rangeerterrein waarvoor in juni 2022 ook deels rijkssubsidie is verkregen. Gezien de ambitie van een kwalitatief hoogstedelijk woonmilieu met veel woningen is nu geconstateerd dat ook de stamlijn niet past binnen het Maasterras. Zowel qua fysieke veiligheid voor de bewoners en bezoekers van dit gebied, die zowel in het Maaspark als langs de waterkant op talloze plekken de spoorlijn zouden moeten oversteken. Maar ook in de beleving van veiligheid als een trein met onbekende lading op onbekende tijdstippen dwars door het gebied rijdt. Daarbij komt dat de aansluiting op het hoofdspoor, met daarop in de toekomst de hoogfrequente verbinding én het al aanwezige vervoer van gevaarlijke stoffen, waarschijnlijk zorgt voor een nog groter (extern) veiligheidsrisico voor Dordrecht. We gaan met de betrokken ministeries, bedrijven die de stamlijn gebruiken, ProRail en het Havenbedrijf Rotterdam het gesprek aan over hoe het havengebied op een andere toekomstvaste manier ontsloten kan worden en over de verplaatsing van het rangeerterrein.

Robuuste ontsluiting zeehavengebied

Zoals hierboven aangegeven kan de stamlijn binnen het Maasterras niet ingepast worden, en zal een nieuwe spooraansluiting voor het zeehavengebied gevonden moeten worden. In de nieuwe zeehavenvisie Dordrecht zal invulling gegeven worden aan een toekomstvastе ontsluiting via spoor, weg en water. Ook voor deze opgave gaan we met de betrokken ministeries, bedrijven in de haven, ProRail en het Havenbedrijf Rotterdam het gesprek aan over hoe het havengebied op een toekomstvastе manier ontwikkeld en ontsloten kan worden.

De brug naar Zwijndrecht

Wij zetten met het ontwerpbestemmingsplan de stap naar een autovrije brug en het slopen van de huidige 'aanbrug' aan Dordtse kant. Wij zien dit als een noodzakelijke stap om van het Maasterras een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving te maken én om de beoogde woningaantallen te behalen. Het past ook bij de parkeernorm van 0,3 die we in het gebied gaan toepassen (net zoals enkele andere gemeenten langs de Oude Lijn) om daarmee het autobezit en -gebruik terug te dringen. Dit vraagt medewerking van IenW (Rijkswaterstaat) en van de gemeente Zwijndrecht. We gaan het gesprek aan met het Rijk om met ons mee te denken hoe de investeringen die het Rijk doet in het OV rendabel gemaakt kunnen worden, door mensen meer uit te dagen om van het OV gebruik te maken, en hoe zich dit verhoudt tot geplande investeringen in de brug en de benodigde inpassing van de brug in de gebiedsontwikkeling Maasterras. Met Zwijndrecht gaan we in gesprek over ons achterliggende, gezamenlijke doel: het creëren van een aantrekkelijke, goed bereikbare woon- en werkomgeving in onze stationsgebieden.

Strekking van de stukken die ter visie liggen

Voor het ontwerpbestemmingsplan Maasterras fase 1 is gekozen voor een opzet die veel ruimte laat om in samenwerking met de markt, bewoners en belanghebbenden tot de gewenste gebiedsontwikkeling te komen. In het ontwerpbestemmingsplan zijn in aansluiting op de ambities voor het gebied wel heel duidelijk doelen en regels gesteld waaraan de gebiedsontwikkeling moet voldoen.

De plannen voor de invulling van het Maasterras staan beschreven in het stedenbouwkundig masterplan. Deze plannen zijn in een omgevingseffectrapportage getoetst aan de hand van de zeven doelen uit de Omgevingsvisie.

Proces planvorming met behulp van een omgevingseffectrapportage

Met behulp van een omgevingseffectrapportage (OER) zijn verschillende uitwerkingen van de meegegeven ambities getoetst. Er is gestart met de uitwerking van de ontwikkelvisie voor het Maasterras. Deze wordt in de OER de basisvariant genoemd. Deze basisvariant is getoetst aan de hand van de zeven doelen uit de Omgevingsvisie. Uit de resultaten bleek dat voor deze basisvariant een optimalisatieslag nodig was. Het proces en de resultaten stonden beschreven in het Startdocument Omgevingseffectrapportage Maasterras. Dit Startdocument heeft van 10 november tot en met 22 december 2022 ter inzage gelegen. De zienswijzennota is in juni 2023 met uw raad gedeeld.

Mede op basis van de resultaten uit het startdocument zijn drie alternatieven uitgewerkt. Deze worden in de OER aangeduid als de alternatieven behoudend, groen en gezond, en hoogstedelijk. De drie alternatieven zijn ook weer getoetst aan de hand van de doelen uit de Omgevingsvisie, waardoor er voor verschillende keuzes omgevingseffecten in beeld zijn gebracht. Met behulp van deze resultaten is gekomen tot de voorkeursvariant. Deze variant geeft de hoogste score op alle ambities. Ook de voorkeursvariant is vervolgens getoetst aan de hand van de doelen uit de Omgevingsvisie. De resultaten staan beschreven in de OER en de samenvatting van de OER.

De voorkeursvariant vormt de basis voor het ontwerpbestemmingsplan en het stedenbouwkundig masterplan.

Hoe verder na deze raadsinformatiebrief?

Het ontwerpbestemmingsplan, het stedenbouwkundig masterplan en de OER worden 21 december 2023 vrij gegeven voor inzage. Naast deze drie hoofddocumenten zullen ook alle aanvullende bijlagen worden vrij gegeven. Van 21 december 2023 t/m 31 januari 2024 kan een ieder op deze documenten reageren. Op maandag 15 januari 2024 wordt een inloopbijeenkomst georganiseerd zodat inwoners en andere belangstellenden vragen kunnen stellen over de stukken. In aanloop naar een raadsbesluit medio 2024 zal er tevens een sprekersplein worden georganiseerd.

Tijdens de inzageperiode van het ontwerpbestemmingsplan, het ontwerp stedenbouwkundig plan en de aanvullende documenten verwachten wij zienswijzen te ontvangen. Deze zullen worden samengevat in een zienswijzennota en meegenomen worden in de besluitvorming. Naar verwachting worden het bestemmingsplan Maasterras, de OER, het masterplan en de aanvullende documenten medio 2024 aan uw raad ter vaststelling aangeboden. U heeft daarbij de mogelijkheid het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen. Na de vaststelling door uw raad volgt eventueel de beroepsprocedure bij de Raad van State.

Met dit besluit zetten we een eerste stap naar het realiseren van een nieuw deel van onze binnenstad. Een deel dat over 100 jaar hopelijk net zo geliefd is als de huidige historische binnenstad. Een stuk stad dat er voor gezorgd heeft dat alle inwoners gebruik kunnen blijven maken van het ruime voorzieningenaanbod in de stad, met voldoende groen in en om de stad. Het zal nog een aantal raadsperiodes duren voordat het gebied helemaal af is, er zullen onderweg tegenvallers zijn en er zullen vragen blijven over nut en noodzaak. Voor een duurzaam resultaat is het nodig dat de hoofdlijnen van de door de gemeenteraad vastgestelde visie door de jaren heen vastgehouden worden.

Welke kosten zijn verbonden aan het proces?

Het werk voor het bestemmingsplan en de aanvullende documenten wordt gefinancierd vanuit de reeds verstrekte voorbereidingsbudgetten en kredieten Maasterras. In oktober 2021 is een voorbereidingsbudget en- krediet beschikbaar gesteld door de raad (zie Raadsbesluit 2021-0126617). Gedeeltelijk worden deze kosten geactiveerd op de balans (IVA) en het gebied overschrijdende deel wordt gedekt uit de bestemmingsreserve Agenda Dordrecht 2030 Spoorzone.

Bij het voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Maasterras wordt inzicht gegeven in de economische uitvoerbaarheid.

Om ook de werkzaamheden en onderzoeken in 2024 te kunnen bekostigen is voor het programma Stadsas Dordt een aanvullende kredietaanvraag in procedure gebracht.

Wat zijn de belangrijkste gerelateerde besluiten?

[Besluit vaststellen ontwikkelvisie Spoorzone: van ambitie naar realisatie.](#)

[Besluit beschikbaar stellen van een voorbereidingskrediet Maasterras - Dordrecht CS.](#)

[Raadsinformatiebrief Startdocument Omgevingseffectrapportage Maasterras.](#)

[Raadsinformatiebrief Zienswijzennota Startdocument Omgevingseffectrapportage Maasterras.](#)

Het college van Burgemeester en Wethouders

C.H.W.M. Post
secretaris

A.W. Kolff
burgemeester