

RAADSCONSULTATIES ONTWERP BESTEMMINGSPLAN MAASTERRAS FASE 1

Wonen en voorzieningen (26 maart 2024)

De aanwezige fracties geven de volgende input mee aan het college:

- SP: Woonprogramma is gebaseerd op RIGO-onderzoek, maar deze onderzoeken zijn gebaseerd op niet openbare rekenmodellen. De uitkomsten sluiten niet aan op de werkelijke situatie. Belangrijk dat in iedere wijk in Dordrecht 30% sociale huur nagestreefd wordt. Aantal geplande woningen: verstandig om het programma zo op te stellen dat niet wordt uitgegaan van een onrealistische parkeernorm van 0,3 en wel van een bescheidener woningoppervlakte. Dat creëert ruimte voor een realistischer parkeernorm. De aantallen woningen die nu genoemd worden zijn onhaalbaar.
- Partij voor de Dieren: Meer richting 30% sociale huur schuiven. Typologie woningen: ook graag studentenwoningen toevoegen, voorzien van een aantal. Niet hoger bouwen dan de toren van de Grote Kerk.
- VVD: Woningbouwprogramma moeten we in samenhang met andere onderwerpen wegen. Globaal aanhouden van de woonvisie is een logisch uitgangspunt. Ruimte voor starters, werkenden en empty-nesters als primaire doelgroep is een duidelijke keuze. Belangrijk om voor starters en gezinnen genoeg goedkope koop toe te voegen. Een zorg is dat de kosten van een groot aantal sociale huurwoningen door dure koop opgebracht moeten worden. Daardoor wordt de middengroep mogelijk uit de plannen weggedrukt, dat is onwenselijk. Graag uitgaan van doelgroepen en niet van prijssegmenten. Is de lage parkeernorm ook haalbaar voor de beoogde doelgroepen? En is dat toekomstbestendig? We missen inzicht in de knoppen waaraan we kunnen draaien. Wat is de impact van de keuzes die we kunnen maken? Dit moet ook blijken uit de marktconsultatie.
- GroenLinks: Er moet gebouwd worden naar behoefte: betaalbare woningen. Worden de maximale prijzen per segment wel goed geïndexeerd? Woningoppervlakte: nu gemiddelde van 100 m², dat kan best een stapje minder. Anders krijg je, als je studentenwoningen toevoegt, daartegenover wel hele grote woningen. Mogen best grote woningen in het plan zitten, maar niet te veel. Parkeernorm van 0,3 is alleen haalbaar als je de OV-verbindingen echt goed organiseert.
- Op Ons Eiland: Graag een overzicht van wat het college nu betaalbaar en duur vindt, kijkend naar de huidige behoefte. We missen de corporaties, er is tot op heden nog niet met hen gesproken voor het Maasterras. Wellicht corporaties uitnodigen in de commissie om met hen te spreken over hun rol. Is erfpacht een mogelijk middel om toe te passen? Dit kan woningen betaalbaarder maken en levert de gemeente structureel geld op. Het college heeft eerder een notitie toegezegd over voor- en nadelen van erfpacht. Kan die notitie voor het Maasterras gemaakt worden?
- Beter voor Dordt: Is een parkeernorm per bouwblok mogelijk? Bouwpaspoort op hoofdlijnen maken t.b.v. de partnerselectie.
- CU-SGP: Voorgestelde woonprogramma akkoord. Is lage parkeernorm op langere termijn haalbaar? En wat betekent dat voor omliggende wijken?
- PvdA: We moeten uitgaan van de woonbehoefte in Dordrecht. RIGO-rapport en de woonvisie zijn verouderd, als het al ooit geklopt heeft. Minimaal 30% sociaal bouwen, daarnaast ook

gemengd bouwen. Programma Maasterras inkaderen in programma voor de hele stad. Beter kijken naar handhaven bebouwing Weeskinderdijk Oost. Dit bespaart veel geld waarmee meer sociale woningen gebouwd kunnen worden. Als parkeernorm te laag blijkt kun je dat wellicht later aan randen gebied nog compenseren.

- CDA: Wenselijk en verstandig als raad inzicht krijgt in afwijkende scenario's zodat we onderbouwde keuzes kunnen maken. Dit zal deels uit de marktconsultatie moeten komen. Verzoek om bij het sluiten van anterieure overeenkomsten met marktpartijen flexibiliteit en wendbaarheid te verankeren zodat we als raad en ook volgende raden en colleges kunnen bijsturen als dat nodig is. Mogelijkheid modulair bouwen en parkeerhuizen: kun je in het programma flexibiliteit inbouwen zodat je later woningen kunt samenvoegen en misschien wel parkeervoorzieningen kunt transformeren tot woningen? Voorzieningen: denk ook aan woningen voor mensen met een beperking of begeleid wonen zodat je een inclusieve wijk krijgt.
- VSP: Levensloopbestendig bouwen voor ouderen. Sociale huurwoningen moeten minimaal 15 tot 20 jaar als sociale huurwoning blijven bestaan.

In een eerste reactie geeft Ronald Buitenhek (programmamanager Stadsas) het volgende aan: Woningoppervlakte van 100 m² is een rekenkundig gemiddelde, deze gaan we in de praktijk niet hanteren. Indexering maximale prijs segmenten: nu is de norm van het Rijk gehanteerd. Als de raad een andere norm/indexering wenst kan dat worden meegenomen. Er worden meerdere scenario's voor het woonprogramma doorgerekend, de uitkomsten worden op een later moment met de raad besproken, waar nodig in beslotenheid. Flexibiliteit in de te bouwen woningen en voorzieningen kost inspanning en geld. Modulair bouwen is wel in het bestemmingsplan meegenomen. Ook seniorenhuisvesting wordt meegenomen richting marktpartijen. Met de corporaties is het overleg reeds gestart. De raad heeft de instandhoudingstermijn voor sociale huur vastgelegd in doelgroepenverordening. Uitgangspunt is een parkeernorm van 0,3 als gemiddelde voor de hele wijk. Parkeernorm langere termijn: je moet ook rondom het gebied maatregelen nemen. Erfpacht en behoefte versus betaalbaarheid komt het college op terug.

Mobiliteit (16 april 2024)

De aanwezige fracties geven de volgende input mee aan het college:

- CDA: Het zou prettig zijn als t.z.t. consequenties en alternatieven worden aangegeven bij de discutabele maatregelen, zoals autoluwe stadsbrug, parkeernorm enz.
- Partij voor de Dieren: Dokweg zorgt voor slechte verbinding van de wijk met de rivier en vormt een blokkade in de ecologische verbinding. Dit willen wij benoemen.
- CU-SGP: Tunnel Hoge Bakstraat is overbodig, er zijn voldoende ontsluitingen richting de stad. Kan de parkeergarage ook groter gemaakt worden om garages in de stad te ontlasten en zodat bewoners daar dan kunnen parkeren i.p.v. op straat? Stadsbrug: belangrijk dat er duidelijkheid over komt.
- Beter voor Dordt: Het is lastig om 15 jaar vooruit te kijken in de ontwikkeling en innovatie van mobiliteit. Bouw daarom flexibiliteit in zodat plannen in de toekomst nog aangepast kunnen worden. Loopafstanden vanaf invalideparkeerplaatsen moet aandachtspunt zijn.
- VVD: Parkeernorm van 0,3 is een spannende. Sluit het aan op beoogde doelgroepen voor de wijk? Dubbelgebruik P&R en bewonersparkeren: kan piekdruk wel opgevangen worden?

Parkeerregulering Krispijn: weeg mee dat het proces hier anders is dan het reguliere proces met enquetes. Hoge Bakstraat: nog niet overtuigd van de noodzaak van de tunnel. Stadsbrug: Graag nader in gesprek over mogelijkheden over hoger aantal woningen in combinatie met autoverkeer.

- PvdA: Heeft de hoop dat kwaliteit van de rivier zichtbaar wordt in de wijk. Ook zonder auto's is de stadsbrug een drukke brug. Onderzoek daarom of de haarspeld mogelijk is, ook als het park daardoor aan kwaliteit inboet. Parkeerhub M1: Kijk goed wie daar gebruik van gaan maken en welke vormen van vervolgvervoer hebben zij nodig hebben.
- SP: Schrap tunnel Hoge Bakstraat. Kijk naar handhaven auto's op stadsbrug en pas de plannen daarop aan. Er wordt geen rekening gehouden met de verkeerseffecten op de rest van Dordrecht. Aanlanding brug: hairpin-variant is goed onderzocht en is werkbaar. Kijk daar goed naar.
- GroenLinks: Hoogwaardig OV is een voorwaarde om STOMP-principe goed te laten werken. Autovrij maken van de stadsbrug is een mooi idee en sluit aan op STOMP. Maar wel goed naar kijken naar alternatieven voor als het niet lukt. Tunnel Hoge Bakstraat is niet perse overbodig. Tunnel moet wel voor iedereen toegankelijk zijn.
- VSP: Niet voor tunnel Hoge Bakstraat. Stadsbrug: hairpin is aantrekkelijk alternatief waardoor Weeskinderendijk Oost kan worden ontzien. Graag voldoende parkeerplaatsen voor invaliden. Parkeernorm: de auto zal niet verdwijnen, dus voldoende parkeerplaatsen realiseren.
- Op Ons Eiland: Geen autoluwe brug vanwege verkeerseffecten op de andere wegen. Kijk daar nog een keer goed naar. Is het mogelijk om 1 of 2 verkeersmodellen te onderzoeken en in beeld te brengen wat de verkeerseffecten zijn voor de omgeving en de rest van de stad? Parkeernorm van 0,3 is aan de lage kant en kan effect hebben op verkoopbaarheid woningen. Gebied moet goed bereikbaar zijn, het aantal geplande wegen in het gebied is best beperkt.
- GewoonDordt: Geen tunnel Hoge Bakstraat, wel een hogere parkeernorm. Bereikbaarheid moet ook met de auto goed zijn.

Wethouder Van der Linden geeft in een reactie aan dat in het bestemmingsplan op elk element dat is genoemd, zoals de stadsbrug, de parkeernorm, en de Hoge Bakstraat, wordt teruggekomen. Als we wat verder zijn kunnen we nog een keer de verkeersmodellen doornemen.