

Aan
de gemeenteraad

Datum 4 februari 2025
Zaaknummer 2025-0011484
Betreft Maasterras onafhankelijk advies Bas Kurvers

Vergadering van
Portefeuillehouder: Maarten Burggraaf
Begrotingsprogramma Bouwend en Bereikbaar Dordrecht
Kernteam/Opgave: Opgaven / Gebiedsontwikkeling / Programma's - Bouwende Stad
Auteur: Ivo Vermeulen
E-mail: i.vermeulen@dordrecht.nl
Verantwoordelijke: Joost van Pelt
Openbaar: Ja

Deadline

Op 11 februari 2025 geeft dhr. Kurvers een presentatie aan de raad. Het college informeert de raad ook schriftelijk middels deze raadsinformatiebrief over de laatste stand van zaken, alsook de standpunten van het rijk en het college met betrekking tot de publieke infrastructurele onderdelen in het plangebied Maasterras fase 1.

Raadsinformatiebrief

Hoe zijn de bevoegdheden rond dit onderwerp verdeeld?

Het college wil de raad informeren over de stand van zaken van het onafhankelijk advies van dhr. Kurvers over de publieke infrastructurele onderdelen in het plangebied Maasterras. Daarnaast wordt de raad in deze raadsbrief geïnformeerd over de inzet van het college met betrekking tot de uitkomst van het proces met de rijkspartijen.

Wat is de aanleiding om deze informatie kenbaar te maken?

In maart 2021 heeft de raad de ontwikkelvisie Dordtse Spoorzone vastgesteld. Het proces van het vertalen van deze ontwikkelvisie naar concrete plannen voor een gebiedsontwikkeling Maasterras, is in november 2022 gestart met het startdocument Notitie Reikwijdte en Detailniveau-Milieueffectrapportage. In november 2023 heeft het college de hulpvraag gesteld aan de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) vanuit de zorg over het vervolg en de afhankelijkheid van het rijk als het gaat om besluitvorming ten aanzien van de rijksinfrastructuur in het gebied. De raad heeft in december 2023 (zaaknummer 2023-0170127) een raadsinformatiebrief ontvangen waarin zij geïnformeerd werd over het vrijgeven voor inspraak van het (ontwerp)bestemmingsplan Maasterras fase 1. Vervolgens heeft de raad tijdens beeld- en oordeelsvormende commissies van 23 januari 2024 tot en met 28 mei 2024 11 sessies bijgewoond over het voorgelegde ontwerp bestemmingsplan Maasterras fase 1. De inspraakprocedure heeft geleid tot 45 zienswijzen, ook van publieke partijen.

De zienswijzen van de publieke partijen richten zich met name op het voornemen tot weg-bestemmen van de stamlijn en het spooreplacement en het autovrij maken en aanpassen van de brug tussen Dordrecht en Zwijndrecht ten behoeve van de gebiedsontwikkeling Maasterras.

Vanuit het besef van de publieke partijen dat de aanwezige rijksinfrastructuur vraagt om een oplossing om de gebiedsontwikkeling Maasterras mogelijk te kunnen maken, is samen met de ministeries van VRO en IenW een onafhankelijk adviseur, dhr. Kurvers, aangesteld en zijn er het afgelopen jaar intensieve gesprekken gevoerd. Gesprekken om oplossingsrichtingen te verkennen voor de publieke infrastructurele onderdelen in het plangebied Maasterras. Oplossingsrichtingen om op korte termijn woningbouw mogelijk te kunnen maken in het plangebied Maasterras. Het betreft de stadsbrug die aanpassing vergt om geluidshinder en barrière werking ten behoeve van het woonklimaat te verbeteren, de ligging en gebruik van de stamlijn en het spooreplacement, waar de gemeente een parkeervoorziening en groene inrichting ambieert.

Wat is de te delen informatie?

In het bestuurlijk overleg met rijkspartijen is geconstateerd dat er onder leiding van de onafhankelijk adviseur veel werk is verzet door partijen en gesprekken over de uitgangspunten en randvoorwaarden voor een uitkomst mogelijk zijn geworden. Conclusie is dat het rijk met de gemeente samen wil blijven optrekken om deze gebiedsontwikkeling mogelijk te maken.

De overleggen tussen partijen hebben de volgende uitgangspunten opgeleverd; de aanlanding van de stadsbrug in Maasterras wordt aangepast en blijft het verkeer faciliteren maar de snelheid wordt gereduceerd naar 30km/uur; de benodigde parkeervoorziening voor de bezoekers van de binnenstad aan de Weeskinderdijk kan worden gerealiseerd, maar het spooreplacement blijft liggen; het in gezamenlijkheid onderzoeken van maatregelen ter plaatse van het spooreplacement zoals een "overkraging" van het spoor; ten slotte de goede ruimtelijke inpassing van de stamlijn in het toekomstige Maasterras, waarbij ook in de zeehaven zelf publiekrechtelijke en/of privaatrechtelijke afspraken gemaakt kunnen worden met spoorgebruikers over de te vervoeren goederen en stoffen.

Deze uitgangspunten hebben tot een tweetal varianten geleid: de "Verkorte aanlanding" en de "Hairpin".

De variant "Verkorte aanlanding" betreft een nieuwbouw variant vanaf de brug die aanlandt op de Weeskinderdijk. De variant "Hairpin" betreft een nieuwbouw variant die na de brug in een scherpe bocht terugbuigt naar de Laan der verenigde naties.

Het advies van dhr. Kurvers, dat op 11 februari aan de raad wordt gepresenteerd, is om te kiezen voor de variant **"Verkorte aanlanding"**.

Het rijk heeft in het doorlopen traject aangegeven te kiezen voor behoud van de huidige infrastructuur in het gebied, zijnde de stamlijn naar de Dordtse zeehaven, autoverkeer over een aanbrug naar Zwijndrecht en het spooreplacement Weeskinderdijk. De rijkspartijen hebben daarmee ook aangegeven dat een verkorte aanlanding hun voorkeur heeft en hebben de wil uitgesproken om in het vervolg deze variant uit te werken.

Nadat het weghalen van de genoemde infrastructuur uit het gebied om verschillende redenen vanuit het rijk als onoverkomelijk werd geformuleerd, zijn partijen vanuit de opdracht 'hoe kan het wél', onder leiding van dhr. Kurvers gekomen tot het onderzoeken van de genoemde 2 varianten die het belang van deze infrastructuur kunnen combineren met een hoog stedelijke invulling met onder meer de door rijk en gemeente geambieerde nieuwe woningen. Met medewerking van alle partners is dat mogelijk.

Het rijk heeft nu een voorkeur uitgesproken voor de **verkorte aanlanding**. Daarbij heeft het Rijk beargumenteerd dat voorliggende variant de complexiteit en afhankelijkheden reduceert en daarmee tevens de kosten, de uitvoeringstechniek en beheersing wat zou moeten leiden tot een snellere realisatie.

Het college en rijk delen deze argumenten ten aanzien van het reduceren van complexiteit, verminderen van de onderlinge afhankelijkheden, kostenbeheersing en uitvoerbaarheid.

Het college heeft daarnaast het standpunt dat de voorgestelde variant "Verkorte aanlanding" onder voorwaarden voor Dordrecht een duurzame oplossing kan bieden voor de verstedelijkingsopgave.

Het college wil het woongebied Maasterras – binnenstedelijk en naast het openbaar vervoer knooppunt – voortvarend tot ontwikkeling brengen en daarmee invulling geven aan de afspraken tussen rijk en regio. In het Verstedelijkingsakkoord van 2019, waarin wordt benoemd dat beide partijen gaan voor realisatie van 170.000 nieuwe woningen, zo veel mogelijk rond de OV-knopen op de Oude lijn (Leiden - Dordrecht). Want OV-gebonden woningbouw is de enige manier om in de drukke Zuidelijke Randstad zoveel woningen in te passen en de congestie op de wegen in het gebied niet verder op te drijven.

Het college is van mening dat woningbouwproductie en realisatiezekerheid vragen om aanvullende maatregelen ten aanzien van het beperken van hinder van de infrastructuur in het gebied.

Het college wil daartoe met het rijk in de komende periode tot nadere afspraken komen die bijdragen aan de benodigde kwaliteit van het woon- en leefmilieu rond de landelijke infrastructuur door de stad.

Zowel bij het college als bij het rijk is het besef van de urgentie om tot een haalbare oplossing te komen groot. Het college wil met het rijk gezamenlijk werken aan een duurzame inpassing van de infrastructurele activiteiten én randvoorwaarden creëren voor tempo in de realisatie en zekerheid voor de woningzoekenden. Daar is mogelijk een doorbraakaanpak voor nodig. Het college wil die verkennen.

Kansen voor te verkennen oplossingsrichtingen liggen volgens het college in de sfeer van een overkapping van het emplacement en geluidsbeperkende maatregelen bijvoorbeeld door verkenning van een beperkte en een realistische optimalisatie van de stamlijn en het tracé van de aanlanding van de brug.

Het college is zich ervan bewust dat het resultaat van het traject onder leiding van dhr. Kurvers effecten heeft op de geformuleerde gemeentelijke ambities en op belangen van de huidige gebruikers en bewoners van het gebied.

Met deze belanghebbenden zijn en zullen gesprekken gevoerd worden in het vervolgproces. Het college heeft de bewoners van de Weeskinderdijk de ruimte geboden om tijdens de Dordtse dinsdagen hun alternatieve plan aan de raad te presenteren. Met indieners van zienswijzen worden gesprekken gevoerd in het kader van het bestemmingsplan dat in voorbereiding is.

Hoe verder na deze raadsinformatiebrief?

Het college zal de raad in sessies tijdens Dordtse Dinsdagen nader informeren over het advies van dhr. Kurvers en de varianten die door publieke partijen zijn onderzocht. Het college zal de uitkomsten van het traject van dhr. Kurvers in samenwerking met de publieke partijen gaan vastleggen. Daarnaast zal het college de raad in sessies informeren over de uitwerking van de variant "Verkorte aanlanding" en zal het platform Weeskinderdijk een alternatief presenteren. Het proces ter voorbereiding van een nieuwe woonwagenlocatie met betrokkenen en besluitvorming daarover is in voorbereiding. Daarnaast bereidt het college de besluitvorming door de raad voor met betrekking tot de planologische kaders die in het bestemmingplan Maasterras fase 1 worden vastgelegd en die de uitkomst van het proces tussen publieke partijen faciliteert. Dit bestemmingsplan en bijlagen worden voor het zomerreces ter besluitvorming aan de raad voorgelegd.

Welke kosten zijn verbonden aan het proces?

Het onafhankelijk traject met alle publieke partijen heeft als doel te komen tot een haalbaar bestemmingsplan met betrekking tot de publieke infrastructurele onderdelen. De kosten voor dit traject worden gedeeld door de ministeries VRO en IenW, alsook de gemeente Dordrecht.

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 0126617). Gedeeltelijk worden deze kosten geactiveerd op de balans (IVA) en het gebied overschrijdende deel wordt gedekt uit de bestemmingsreserve Agenda Dordrecht 2030 Spoorzone.

Begin februari 2024 is er voor programma Stadsas Dordt een aanvullende kredietaanvraag goedgekeurd door de gemeenteraad (zaaknummer 2023-0168394).

Wat zijn de belangrijkste gerelateerde besluiten?

- [Vaststellen Ontwikkelvisie Spoorzone: van ambitie naar realisatie](#) - raadsvoorstel 23-03-2021;
- [Beantwoorden motie M4 \(07-11-2023\) Wees behulpzaam en ruimhartig voor de bewoners van de Weeskinderendijk](#) - raadsinformatiebrief 09-04-2024;
- [Ontwerp-bestemmingsplan Maasterras fase 1](#) - raadsinformatiebrief 14-12-2024;
- [Voortgang proces zienswijzeprocedure Maasterras fase1](#) - raadsinformatiebrief 05-11-2024.

Het college van Burgemeester en Wethouders

secretaris

burgemeester