

Aan
de gemeenteraad

Datum 26 mei 2025
Zaaknummer 2025-0048267
Betreft Bestemmingsplan Maasterras fase 1

Vergadering van
Portefeuillehouder: Maarten Burggraaf
Begrotingsprogramma Bouwend en Bereikbaar Dordrecht
Kernteam/Opgave: Opgaven / Gebiedsontwikkeling / Programma's - Stadsas
Auteur: Susanne Muis
E-mail: sj.muis@dordrecht.nl
Verantwoordelijke: Joost van Pelt
Openbaar: Ja

Voorgesteld besluit

het ontwerpbestemmingsplan 'Maasterras fase 1' gewijzigd vast te stellen zoals aangegeven in de Staat van wijzigingen, opgenomen als deel D in de nota zienswijzen en reacties;

in te stemmen met de beantwoording van de nota zienswijze en reacties;

de exploitatieplanverplichting, conform de Crisis- en herstelwet, door te schuiven naar de fase van omgevingsvergunning;

de grondexploitatie Maasterras met een looptijd van 17 jaar vast te stellen (geheime financiële bijlage), onder voorbehoud van positieve besluitvorming bij de perspectiefnota 2026 om het saldo van de reserve grondbedrijf aan te zuiveren;

het financieel tekort op eindwaarde van € 73,8 miljoen te dekken uit de "bestemmingsreserve agenda Dordrecht 2030 Spoorzone" (Stadsas);

de begroting jaar 2025 en verder te wijzigen conform bijgevoegde begrotingswijziging met nummer 225041;

de investeringen voor het rioolgemaal inclusief bergbezinkbassin, de tunnel in deelgebied M1 en de nieuwe aanlanding in deelgebied M1 te behandelen als separate investeringen met maatschappelijk nut en de daarvoor benodigde structurele dekking van € 1,26 miljoen per jaar te verzekeren in besluitvorming rondom de perspectiefnota 2026;

voortuitlopend op deze kapitaallasten een krediet beschikbaar te stellen voor de voorbereiding en cofinanciering voor de verkorte aanlanding ter grootte van € 13,8 miljoen en € 0,6 miljoen voorbereidingskosten voor het gemaal en de tunnel, de kosten te activeren en in de begroting te verwerken bij de perspectiefnota 2026;

in te stemmen met de parkeervisie Maasterras;

in het bestemmingsplan Maasterras minimumpercentages vast te leggen van 20% sociale huurwoningen, 5% middenhuur en 30% betaalbare koop.

Deadline

In het college 20 mei 2025 zodat het bestemmingsplan met grondexploitatie voor het zomerreces van 2025 in de gemeenteraad vastgesteld kan worden.

Raadsvoorstel**Hoe zijn de bevoegdheden rond dit onderwerp verdeeld?**

Het college heeft het ontwerpbestemmingsplan Maasterras (fase 1) eind 2023 ter inzage gelegd. Op basis van zienswijzen en ambtshalve kan het college een voorstel doen tot aanpassing. Uw raad is bevoegd tot (gewijzigde) vaststelling van het bestemmingsplan en de grondexploitatie.

Het college heeft geheimhouding opgelegd op de bij dit raadsvoorstel gevoegde "GREX Maasterras" (bijlage 3). Op grond van artikel 5.1 lid 2 onder de Wet open overheid kan het openbaar maken van informatie achterwege blijven als het belang daarvan niet opweegt tegen financiële belangen van de gemeente. De "GREX Maasterras" bevat informatie op basis waarvan met grondeigenaren en marktpartijen onderhandelingen aangegaan zullen worden. Openbaarmaking van deze informatie kan de economische of financiële belangen van de gemeente schaden. Om deze reden weegt openbaarmaking van voornoemde bijlage niet op tegen voornoemd belang.

Het college is bevoegd een locatie aan te wijzen voor woonwagens, uw raad stelt deze locatie, indien noodzakelijk, vast in een wijziging Omgevingsplan.

Wat is het doel?

Het programma Stadsas Dordrecht is gebaseerd op de vastgestelde Ontwikkelvisie Spoorzone. Het is onderdeel van de Agenda 2030 en de geformuleerde opgave om 11.000 woningen aan Dordrecht toe te voegen binnen de stedelijke contouren. Het programma is erop gericht een substantiële bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van Dordrecht, door het toevoegen van een fors aantal woningen en banen, maar bijvoorbeeld ook door het toevoegen van het station Leerpark en het herinrichten van het Weizigtpark. Als onderdeel van dit programma vormt het Maasterras een grote stap in het versterken van de stad door het toevoegen van ruim 2.000 woningen.

Het toevoegen van deze woningen levert een belangrijke bijdrage aan het terugdringen van het woningtekort in de stad en de regio. En door het ontwikkelen van dit gebied ontstaat een betere verbinding tussen de historische binnenstad en Dordt West. Het voorliggende bestemmingsplan is de basis voor een gebied waar het goed wonen en verblijven is. Daarbij draagt het ook bij aan een aantal andere doelstellingen. Met de ligging nabij het station en de binnenstad draagt het gebied bij aan het ontwikkelen van een aantrekkelijke stadsentree voor Dordrecht. Met de realisatie van ruim 2.000 woningen, waarvan ruim 1.000 corporatie- en betaalbare koopwoningen, levert het Maasterras een belangrijke bijdrage aan de woningbouwopgave van de stad, zoals vastgelegd door uw raad in de Woonvisie, en aan de regionale en landelijke woningbouwopgave. Door het toevoegen van woningen en daarmee inwoners draagt de ontwikkeling ook bij aan een beter draagvlak voor de bestaande voorzieningen in de stad.

Dordrecht heeft in het kader van de Verstedelijkingsalliantie afspraken gemaakt met het Rijk over het toevoegen van een substantieel aantal woningen in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoersknooppunten. In dit kader wordt er ook een MIRT verkenning doorlopen om te komen tot verbetering van de knoop Dordrecht en het realiseren van een nieuw station Leerpark. Het voorliggende bestemmingsplan gaat over Maasterras fase 1 en voorziet planologisch-juridisch in de ontwikkeling van maximaal 2.200 woningen in het plangebied.

Fase 2 en 3 Maasterras

In de door uw raad vastgestelde ontwikkelvisie Spoorzone Dordrecht (2021) is de ontwikkeling Maasterras in drie fases voorzien. Het voorliggende bestemmingsplan betreft fase 1. Fase 1 betreft de gronden ten noordoosten van de A16 en ten zuiden van het bestaande spoortracé Rotterdam - Dordrecht. Fase 2 en 3 betreffen gronden ten zuidwesten van de A16. Als uitwerking van de ontwikkelvisie is er een stedenbouwkundig masterplan gemaakt voor fase 1 en 2, waarin ook ruimtelijke onderdelen gerelateerd zijn aan fase 3. Dit masterplan is door het college vastgesteld en als onderlegger gebruikt voor het ontwerpbestemmingsplan fase 1. Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen is gebleken dat het masterplan voor fase 2 en 3 nog nadere uitwerkingen vraagt. Daarnaast laat de voor het masterplan opgestelde OER nu ook zien dat woningbouw in fase 2 niet zonder meer mogelijk is. Nader onderzoek is noodzakelijk. Het voorgaande is voor het college aanleiding geweest het stedenbouwkundig masterplan in te trekken en in plaats daarvan de stedenbouwkundige uitwerking te beperken tot fase 1. Voor fase 2 en 3 betekent dit dat een nieuw traject zal worden opgestart met bijbehorende onderzoeken en overleggen met belanghebbenden. Het college zal de uitkomsten hiervan te zijner tijd aan uw raad voorleggen.

Wat zijn per beslispunt de argumenten en wat is hierop de toelichting?**Het ontwerpbestemmingsplan 'Maasterras fase 1' gewijzigd vaststellen zoals aangegeven in de Staat van wijzigingen, opgenomen als deel D in de nota zienswijzen en reacties**

Uw raad heeft in maart 2021 de ontwikkelvisie Spoorzone Dordrecht vastgesteld, met daarin ambities voor onder andere het Maasterras. In 2022 en 2023 zijn de plannen voor het Maasterras verder uitgewerkt met betrokkenheid van stakeholders in het gebied, inclusief de infrapartijen, en integraal opgenomen in de voorkeursvariant. Eind 2023 is op basis van deze voorkeursvariant het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd (bijlage 1). Het ontwerpbestemmingsplan had een hoge ambitie als het ging om het terugdringen van zware infrastructuur in het gebied. Uit de zienswijzen bleek dat deze ambitie niet haalbaar is. Daarom is in samenwerking met rijkspartijen onderzocht hoe de locatie tot ontwikkeling kon worden gebracht, in het besef van de urgentie om tot een gezamenlijk oplossing te komen. Hiertoe is een traject doorlopen met publieke partijen om oplossingsrichtingen te verkennen, onder leiding van een onafhankelijk adviseur. Op basis van de hieruit voortkomende inzichten en afspraken is de afgelopen maanden gewerkt aan een aangepaste stedenbouwkundige variant die de voorkeursvariant uit het ontwerpbestemmingsplan vervangt. Deze nieuwe stedenbouwkundige variant laat zien dat we met behulp van een nieuwe inpassing van de Verkeersbrug Dordrecht, stamlijn en emplacement ook een hoogwaardige nieuwe woonwijk kunnen ontwikkelen met ruim 2.000 woningen en diverse gerelateerde voorzieningen in Maasterras fase 1. Deze nieuwe stedenbouwkundige variant is gebruikt om nieuwe stedenbouwkundige randvoorwaarden op te stellen (zie bijlage 4) die het eerdere stedenbouwkundige masterplan (Mecanoo) vervangen.

Bewoners van de Weeskinderendijk en de woonwagenlocatie Brandts Buysstraat hebben bezwaar tegen de sloop/verplaatsing van hun woningen. Het college beseft de impact en gevoeligheid van het plan voor de bewoners, maar maakt in het algemeen belang van de stad een afweging. Behoud van de woningen kent een aantal zwaarwegende consequenties vanuit ruimtelijke, (civiel)technische, programmatische en financiële redenen. In de kanttekeningen bij dit raadsvoorstel wordt toegelicht waarom er, in het besef van de enorme impact voor bewoners, desondanks gekozen wordt voor een variant zonder behoud van de woningen aan de Weeskinderendijk en hoe wordt omgegaan met de verplaatsing van de woonwagenlocatie.

De opgestelde aanvulling van de OmgevingsEffectRapportage (OER, bijlage 5) laat zien dat met de nieuwe stedenbouwkundige uitwerking op alle hoofd- en subonderdelen de minimale gewenste kwaliteit, zoals vastgelegd door de gemeenteraad in de Omgevingsvisie, wordt gehaald. Doordat in de nieuwe stedenbouwkundige variant de huidige infrastructuur wordt ingepast, worden voor gezondheid en klimaat lagere scores gehaald dan bij de voorkeursvariant. De scores voldoen wel aan alle gestelde normen. De OER laat aan de hand van spelregels zien hoe bij de uitvoering van het bestemmingsplan hogere scores gehaald kunnen worden. Deze spelregels zijn deels doorvertaald in het bestemmingsplan. Bij de nadere stedenbouwkundige uitwerking moet verder uitgewerkt worden hoe het plan op dit punt geoptimaliseerd kan worden.

Om een ontwikkeling van het Maasterras mogelijk te maken die voldoet aan onder meer de nieuwe stedenbouwkundige randvoorwaarden én de scores uit de OER is het noodzakelijk het ontwerpbestemmingsplan op een aantal onderdelen (ambtshalve) aan te passen. In deel D van de 'nota zienswijzen en reacties' is precies aangegeven welke wijzigingen worden voorgesteld (bijlage 2). Het is van belang om daarbij op te merken dat het bestemmingsplan een planologisch-juridisch globaal en faciliterend karakter heeft en daarmee een minimale stedenbouwkundige en omgevingskwaliteit vastlegt die nog alle ruimte biedt voor optimalisaties en nadere planuitwerking binnen deze kaders. Met het Rijk zijn afspraken gemaakt over het onderzoeken van optimalisaties ten aanzien van beperken van de hinder van de rijksinfrastructuur. Bij de verdere ontwikkeling van het bestemmingsplan zullen op basis van een ontwikkelstrategie marktpartijen worden betrokken om tot uitvoering te komen van een stedenbouwkundig plan met een zo optimaal mogelijke kwaliteit.

Belangrijkste wijzigingen

In de staat van wijzigingen (deel D van de nota beantwoording zienswijzen en reacties, bijlage 2) is precies aangegeven welke wijzigingen worden voorgesteld in de regels en planverbeelding. Voor de toelichting en bijlagen (het niet juridische deel) is in hoofdlijnen aangegeven wat de veranderingen zijn en daarmee welke wijzigingen worden voorgesteld om door te voeren in het bestemmingsplan en bijlagen na behandeling door uw raad.

De grootste wijzigingen komen voort uit de ontvangen zienswijzen en de bevindingen van het eerder benoemde onafhankelijk adviestraject. Op basis van het adviestraject is een afsprakenkader opgesteld met het Rijk (ministeries van VRO en IenW) en betrokken publieke partijen in het gebied zoals Rijkswaterstaat (RWS) en ProRail. Kort samengevat komen de wijzigingen neer op:

- behoud autoverkeer op de Verkeersbrug Dordrecht;
- behoud emplacement;
- behoud stamlijn;
- aanpassingen vanwege de nieuwe stedenbouwkundige randvoorwaarden;
- wijzigingen naar aanleiding van ingediende zienswijzen, zoals beschreven in deel D in de nota zienswijzen en reacties.

Zie voor een nadere toelichting de staat van wijzigingen. Het ontwerpbestemmingsplan met alle bijlagen zijn eerder meegestuurd met [RIB Ontwerpbestemmingsplan Maasterras 2023](#), en te vinden op <https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart/>.

Instemmen met de beantwoording van de nota zienswijze en reacties

De nota zienswijze en reacties (bijlage 2) bestaat uit meerdere delen. In deel A van de nota is voor veel voorkomende zienswijzen gekozen voor een thematische beantwoording. De volgende thema's komen aan bod:

- publiek belang – uitkomsten adviestraject met onafhankelijk adviseur;
- bewonersvariant behoud woningen Weeskinderdijk Oost;
- de woonwagenlocatie;
- mobiliteit (parkeernorm en STOMP);
- woningbouwprogramma;
- communicatie en proces.

Met deze beantwoording wordt inzichtelijk gemaakt welke lastige afwegingen het college moest maken en waarom niet aan alle zienswijzen tegemoetgekomen kan worden.

In deel B van de nota zijn alle reacties individueel beantwoord. Per zienswijze is steeds aangegeven of deze aanleiding was tot wijziging van het bestemmingsplan. In dat geval is verwezen naar de staat van wijzigingen.

In deel C van de nota zijn de reacties op de informatieavond van 3 april 2025 samengevat en beantwoord. Hoewel dit geen officiële zienswijzen zijn, was dit wel de mogelijkheid voor belanghebbenden om kennis te nemen van de nieuwe stedenbouwkundige variant en daar schriftelijk op te reageren. Dat stelt uw raad in staat deze reacties te betrekken bij het besluit tot vaststelling. De ingekomen reacties vormen geen aanleiding tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

De exploitatieplanverplichting, conform de Crisis- en herstelwet, doorschuiven naar de fase van omgevingsvergunning

De gemeente is wettelijk verplicht om bij de vaststelling van het bestemmingsplan aan te tonen dat het kostenverhaal 'anderszins verzekerd' is. Dit kan normaal gesproken door:

- Afsluiten anterieure overeenkomsten met particuliere eigenaren in het plangebied die profiteren van de bestemmingswijziging. In dat geval moeten deze eigenaren evenredig bijdragen aan de kosten die nodig zijn om dit gebied te ontwikkelen.
- Exploitatieplan vaststellen waarin bepaald is welke bijdrage iedere eigenaar moet gaan betalen bij realisatie van bouwplannen.

Omdat het plangebied Maasterras op basis van de Crisis- en herstelwet is aangewezen als project waar een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte mag worden opgesteld, krijgt uw raad de mogelijkheid af te zien van het opstellen van een exploitatieplan en dat uit te stellen tot het moment dat op grond van dit bestemmingsplan een omgevingsvergunning voor een bouwplan wordt verleend. Uw raad wordt voorgesteld hiertoe te besluiten. Hierdoor krijgt de gemeente de

tijd om met eigenaren in het gebied tot overeenstemming te komen en afspraken te maken over het kostenverhaal en deze afspraken te borgen in (anterieure) overeenkomst(en).

De grondexploitatie Maasterras met een looptijd van 17 jaar vaststellen (geheime financiële bijlage), onder voorbehoud van positieve besluitvorming bij de perspectiefnota 2026 om het saldo van de reserve grondbedrijf aan te zuiveren

Vaststelling van de grondexploitatie (bijlage 3) is noodzakelijk omdat hiermee de economische uitvoerbaarheid van het plan wordt aangetoond. Economische uitvoerbaarheid is voorwaardelijk om het bestemmingsplan te kunnen vaststellen. De voorziene looptijd van de grondexploitatie is 17 jaar. Redenen hiervoor zijn de omvang van het totale programma en het nu voorziene afzettempo in de markt. Ook hebben de randvoorwaardelijke civieltechnische ingrepen veel invloed op de looptijd. De majeure civieltechnische ingrepen kunnen alleen integraal en in samenhang worden aangepakt, waardoor verder opdelen en faseren binnen het bestemmingsplan niet mogelijk is. Deze civieltechnische werken vragen de nodige voorbereiding. Daarbij is de realisatie van een nieuwe aanlanding van de Verkeersbrug Dordrecht een bepalende factor in de planfasering, waarvoor eerst onderzoek, ontwerp en aanbesteding moet plaatsvinden. Dit separate investeringsproject zal in nauwe samenwerking met RWS worden uitgewerkt.

Alle nu bekende risico's behorende bij de grondexploitatie zijn in het voorstel meegenomen en gebaseerd op uitgebreide risicoanalyses. Dit wordt nader toegelicht in de geheime grondexploitatie (bijlage 3, hoofdstuk 6). Risico's en kansen zijn gestoeld op de RISMAN-methodiek en vervolgens in het risicomangement systeem Naris gekwantificeerd middels een Monte Carlo-simulatie. Het gekwantificeerde risicoprofiel bedraagt € 47,5 miljoen, met een zekerheidspercentage van 90%.

De huidige omvang van de reserve is op dit moment te laag om dit risicoprofiel volledig op te vangen. In de perspectiefnota is opgenomen hoe we de reserve in 2025 op het door uw raad gewenste niveau brengen.

Het financieel tekort op eindwaarde van € 73,8 miljoen dekken uit de "bestemmingsreserve agenda Dordrecht 2030 Spoorzone" (Stadsas)

Voor het dekken van het voorziene tekort van € 73,8 miljoen van de grondexploitatie Maasterras, als belangrijk onderdeel van het programma Stadsas (voorheen Spoorzone) stellen we voor om dit te dekken uit de genoemde bestemmingsreserve. Momenteel is er nog € 132,3 miljoen in deze reserve beschikbaar. Na onttrekking van al door de raad gevoteerde budgetten en na onttrekking van het nu gevraagde budget ter afdekking van het tekort, resteert nog € 53,9 miljoen. Dit bedrag is nog nodig om ook de ontwikkelingen als de stationsomgeving, en de gewenste vervolg inspanningen en cofinanciering vanuit de MIRT verkenning Station Dordrecht en Leerpark binnen het programma Stadsas mogelijk te maken.

Het vaststellen van de wijze van financiële dekking van het tekort is noodzakelijk, omdat het uitgangspunt is dat vast te stellen grondexploitaties bij een tekort van dekking zijn voorzien en het risicoprofiel is afgedekt. Dat is nodig op basis van het juridisch noodzakelijke uitgangspunt van economische uitvoerbaarheid. Daarnaast is er binnen de Algemene Reserve Grondbedrijf geen financiële ruimte voor het opvangen van deze tekorten en risico's.

De begroting jaar 2025 en verder wijzigen conform bijgevoegde begrotingswijziging met nummer 225041

De dekking voor het negatieve plansaldo op eindwaarde van de grondexploitatie is verwerkt in een begrotingswijziging (bijlage 7). Het is de bevoegdheid van uw raad om de begroting te wijzigen.

De investeringen voor het rioolgemaal inclusief bergbezinkbassin, de tunnel in deelgebied M1 en de nieuwe aanlanding in deelgebied M1 behandelen als separate investeringen met maatschappelijk nut en de daarvoor benodigde structurele dekking van € 1,26 miljoen per jaar verzekeren in besluitvorming rondom de perspectiefnota 2026

De investeringen voor het rioolgemaal incl. bijbehorend bezinkbassin, de tunnel en gemeentelijk aandeel in de nieuwe aanlanding gaan gepaard met kapitaallasten van €1,26 miljoen per jaar. Dit zijn structurele lasten. Deze kapitaallasten worden alvast gereserveerd in onze begroting. Uitgangspunt bij investeringen in de aanlanding is dat de constructie tussen de brug en maaiveld in eigendom en beheer blijft van RWS. Daarnaast is het uitgangspunt dat vanaf het nieuwe maaiveld de weg in eigendom van de gemeente komt.

Vooruitlopend op deze kapitaallasten een krediet beschikbaar stellen voor de voorbereiding en cofinanciering voor de verkorte aanlanding ter grootte van € 13,8 miljoen en € 0,6 miljoen voorbereidingskosten voor het gemaal en de tunnel, de kosten activeren en in de begroting verwerken bij de perspectiefnota 2026

	2025	2026	2027	2028	2029	Totaal
Kredieten aanlanding	1,0	2,0	2,0	2,0	6,8	€ 13,8 miljoen
Vorbereidingskrediet tunnel en gemaal	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	€ 0,6 miljoen

Binnen de businesscase van het Maasterras is een aantal investeringen opgenomen die ten goede komen aan heel de stad. Dit betreft een rioolgemaal incl. bergbezinkbassin, de tunnel in deelgebied M1 en de nieuwe aanlanding van de brug. Voor de aanlanding wordt gerekend met een gemeentelijke investering van € 13,8 miljoen, waarbij het Rijk veruit het grootste deel van de bekostiging voor haar rekening neemt. Besluitvorming met betrekking tot het verstrekken van het krediet voor deze aanlanding ligt voor bij de perspectiefnota. Hierin wordt gevraagd om het krediet te verstrekken en de begroting voor de jaarschijven 2025 t/m 2029 te wijzigen. Voor de tunnel en het gemaal is in 2029 een voorbereidingskrediet opgenomen van € 0,6 miljoen. Zodra er meer duidelijk is over de gemeentelijke kosten voor het gemaal en de tunnel worden de betreffende kredieten aangevraagd. De bijbehorende kapitaallasten van maximaal € 1,26 miljoen worden gedekt vanuit toekomstige groei van de stad. De opbrengst vanuit deze groei wordt berekend op circa € 2,5 miljoen en geeft hier ruimte toe.

Instemmen met de parkeervisie Maasterras

De bevoegdheid om een parkeervisie vast te stellen zoals bedoeld in de beleidsregels 'parkeren bij nieuwbouwprojecten Dordrecht' ligt bij het college. Bij een grote gebiedsontwikkeling zoals het Maasterras met lage parkeernormen kiest het college er voor om de vaststelling van de parkeervisie aan de gemeenteraad voor te leggen.

De opgestelde parkeervisie Maasterras (bijlage 6) toont aan dat met toepassing van de huidige beleidsregels voor parkeren bij nieuwbouwprojecten het haalbaar is een woonwijk te ontwikkelen met 2.088 woningen en verscheidene voorzieningen. Het invoeren van parkeerregulering op termijn is noodzakelijk in de omliggende gebieden (Krispijn, Handelskade en De Put). Het besluit tot parkeerregulering is pas noodzakelijk als de eerste woningen in het Maasterras worden opgeleverd. Dat is naar verwachting niet eerder dan 2030. Daarnaast wordt er ook een parkeergarage voor de binnenstad en schil west ontwikkeld met minstens 850 parkeerplaatsen. Deze parkeergarage is beoogd op de gronden van het huidige parkeerterrein Weeskinderendijk en gekoppeld aan het stedenbouwkundig ontwerp van het Maasterras en valt daarmee binnen dit bestemmingsplan.

Zoals vastgesteld door de raad op 15 april 2025 met het raadsbesluit 2025-0015893 Tariefdifferentiatie parkeren, is afgesproken dat de raad voor elke parkeerontwikkeling een separaat raadsvoorstel inclusief dekkingsvoorstel krijgt aangeboden, op basis van de uitgangspunten van de stads brede businesscase parkeren. Dit zal ook gelden voor de toekomstige Maaspark parkeergarage.

In het bestemmingsplan Maasterras minimumpercentages vastleggen van 20% sociale huurwoningen, 5% middenhuur en 30% betaalbare koop

In het bestemmingsplan wordt uitgegaan van een gedifferentieerd woningbouwprogramma. Daarbij worden harde ondergrenzen gesteld op minimaal 20% sociale huur, minimaal 5% middenhuur en minimaal 30% betaalbare koop. In de uitwerking van het plan zal op basis van deze minimumpercentages worden geoptimaliseerd. In de grondexploitatie is op basis van het aspect van economische uitvoerbaarheid gerekend met een percentage sociale huur van 22%.

Met het programma van het Maasterras wordt een grote bijdrage geleverd aan het nog te realiseren woningbouwprogramma zoals is vastgelegd in de lokale woonvisie. Er zijn nu in totaal 2.085 sociale huurwoningen in de harde plannen (inclusief realisatie). Het Maasterras voegt daar minimaal 418 sociale huurwoningen aan toe. Ook bestaat de programmering van het Maasterras uit een groot aandeel koopwoningen onder de 405.000 euro. Tot nu toe is er nog weinig

gerealiseerd en geprogrammeerd in dit segment. Het Maasterras levert hier een grote bijdrage aan van minimaal 626 betaalbare koopwoningen. Een overzicht van het aantal woningen verdeeld over de verschillende woonsegmenten in de woonvisie, realisatie, vastgesteld programma en de plannen voor het Maasterras staan weergegeven in de tabel.

Programma	Woonvisie	Realisatie	Vastgesteld programma	Maasterras	Resterend streven woonvisie
Sociale huur	2.000	572	1.513	418	-503
Markthuurst	1.000	579	721	104	-404
Koop tot € 405.000,-	3.000	62	555	626	1.757
Koop tot € 620.000,-	3.000	778	1.095	940	837
Koop vanaf € 620.000,-	2.000	407	943		

Bron: Realisatiemonitor gemeente Dordrecht 2023 en Planregistratie gemeente Dordrecht 2024.

Met de voorgestelde percentages van minimaal 20% sociale huurwoningen, 5% middenhuur en 30% betaalbare koop, kan de toekomstige woningbouw van Maasterras een duurzame bijdrage leveren aan zowel de toevoeging van sociale en betaalbare huur- en koopwoningen in Dordrecht, als ook het versterken van de sociaaleconomische structuur van Dordrecht (1 van de 7 doelen uit de omgevingsvisie).

Een aanzienlijk deel van de inwoners van onze stad heeft een laag inkomen. Om voorzieningen in de stad te kunnen behouden moeten we de draagkracht van de stad verhogen. Hiervoor loopt onder andere het Nationaal Programma Dordt West. Het Maasterras ligt (gedeeltelijk) in Dordt West en kan een bijdrage leveren aan het verbeteren van de sociaal-economische balans. Met een percentage van minimaal 20% sociale huurwoningen in het Maasterras wordt het percentage van 40% in Dordt West meer richting de 30% gebracht.

De provincie Zuid-Holland heeft een zienswijze ingediend over het percentage sociale huur ten opzichte van het beleidspercentage van de provincie Zuid-Holland van (minimaal) 30% sociale huur. In aanvulling op deze zienswijze, heeft het college van Dordrecht eind 2024 van provincie Zuid-Holland de zogenaamde "groeipadbrief" ontvangen. Het college is in gesprek met de provincie ten aanzien van groeipad afspraken voor Dordrecht waarin met de specifieke situatie van de stad rekening wordt gehouden in relatie tot de totale nieuwbouwprogrammering in de stad en Maasterras.

Wat zijn kanttekeningen en/of risico's bij dit voorstel?

Afdekking risico's

Alle nu bekende risico's behorende bij de grondexploitatie zijn in het voorstel meegenomen en gebaseerd op uitgebreide risicoanalyses. Dit wordt nader toegelicht in de geheime grondexploitatie (bijlage 3, hoofdstuk 6). Risico's en kansen zijn gestoeld op de RISMAN-methodiek en vervolgens in het risicomanagement systeem Naris gekwantificeerd middels een Monte Carlo-simulatie. Het gekwantificeerde risicoprofiel bedraagt € 47,5 miljoen, met een zekerheidspercentage van 90%.

De huidige omvang van de reserve is op dit moment te laag om dit risicoprofiel volledig op te vangen. In de perspectiefnota is opgenomen hoe we de reserve in 2025 op het gewenste niveau brengen.

In het kader van het traject met rijkspartijen onder leiding van de onafhankelijk adviseur heeft het Rijk de gemeente Dordrecht verzocht om de vernieuwing van de aanlanding van de Verkeersbrug Dordrecht als project uit te voeren. Vanuit Dordrecht wordt er € 13,8 miljoen beschikbaar gesteld als cofinanciering die als investeringsproject wordt geactiveerd. Binnen de beschikbare budgetten vanuit het Rijk en de cofinanciering is voldoende ruimte om nu bekende risico's op te vangen. Er is sprake van taakstellende financiering, behoudens onvoorziene omstandigheden.

Mogelijkheden tot optimalisatie

De aanvullende rapportage op de OER laat zien dat de nieuwe stedenbouwkundige variant op diverse onderdelen voldoende maar nog niet hoog scoort op omgevingskwaliteit (groen, geluidsbelasting, luchtkwaliteit). Het bestemmingsplan biedt echter nog alle ruimte om bij de uitvoering van het bestemmingsplan tot optimalisaties van de omgevingskwaliteit te komen.

Dit zou bijvoorbeeld kunnen door een aangepaste aanlanding van de Verkeersbrug Dordrecht (meer westelijk gelegen), een gedeeltelijke overkapping van het spooremlacement, of een (groene) verbinding naar het Maaspark. Dordrecht, RWS, ProRail en het ministerie van VRO, deze ook namens het ministerie van IenW, zullen onderzoeken welke maatregelen mogelijk zijn om de nadelige effecten van de woonfunctie van het Maasterras op de omgeving en het gebruik van de weg- en spoorweginfrastructuur aanmerkelijk te beperken. Het onderzoek zal de basis zijn voor een subsidieaanvraag. In het afsprakenkader met het Rijk is overeengekomen deze optimalisaties de komende maanden gezamenlijk te onderzoeken.

Daarnaast is sprake van een onderzoeksplicht naar optimalisaties die vanuit het bestemmingsplan zijn voorgeschreven. Voor geluid betreft dit de verplichting – als niet aan de geluidsregels van artikel 9.2.4 kan worden voldaan – om na te gaan of er maatregelen mogelijk zijn die leiden tot een lagere geluidbelasting. De (aanvulling van de) OER laat zien welke maatregelen dat kunnen zijn, bijvoorbeeld een geluidsscherm langs de A16 of het spoor. Het bestemmingsplan verplicht het college die afweging te maken.

Voor externe veiligheid geldt een vergelijkbare verplichting. Bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan dient in overleg met de veiligheidsregio te worden nagegaan welke maatregelen nodig zijn. Daarbij wordt ook het gebruik van de Zeehavenspoorlijn betrokken, rekening houdend met het advies van de veiligheidsregio.

Woonwagenlocatie

Voor de uitvoerbaarheid van het Maasterras is het nodig dat de woonwagenlocatie aan de Brandts Buysstraat wordt verplaatst. Dit is ruimtelijk en financieel haalbaar, maar kan pas als er een alternatieve locatie is. Hiervoor is een locatieonderzoek gestart. Na vaststelling van het bestemmingsplan wordt de participatie met de woonwagenbewoners vervolgd die mede de basis vormt voor uitwerking van het locatieonderzoek. Het college beseft de impact van een verplaatsing voor de huidige bewoners aan de Brand Buysstraat en beoogd ook daarom nog dit jaar een alternatieve locatie aan te wijzen. Hiervoor moet naar verwachting een procedure wijziging omgevingsplan doorlopen worden voor de nieuwe locatie, inclusief inspraak.

Verplaatsing busremise

De locatie van de busremise van Qbuzz aan de Weeskinderendijk Beneden heeft in het bestemmingsplan de bestemming Woongebied gekregen. De busremise moet daarmee op termijn verplaatst worden uit het plangebied. De locatie is nu in bezit van een marktpartij en middels een private overeenkomst tijdelijk verhuurd aan Qbuzz. In overleg en samenwerking met de provincie Zuid-Holland (als concessieverlener) wordt momenteel gezocht naar een nieuwe locatie. Dit onderzoek loopt nog en zal naar verwachting eind dit jaar worden afgerond. Na het onderzoek zal het college een besluit nemen om de nieuwe locatie mogelijk te maken. Uitplaatsing is vervolgens nog niet direct aan de orde. Volgens de beoogde fasering van het Maasterras vindt de start van de uitvoering op deze locatie circa 5 jaar na vaststelling van het bestemmingsplan plaats.

Onderbouwing niet opnemen/behouden bestaande woningen Weeskinderendijk Oost in plan

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen en het initiatiefvoorstel van het bewonersplatform Weeskinderendijk Oost is nagegaan of het mogelijk is om de woningen aan de Weeskinderendijk Oost te behouden. Het college beseft de impact en de grote gevoeligheid van het voorstel voor de bewoners van de hele Weeskinderendijk, maar maakt in het belang van de ontwikkeling van de stad een afweging. Het college zal, na afweging en besluitvorming door uw raad, rekening houden met de bijzondere persoonlijke omstandigheden van enkele bewoners.

Behoud van de woningen kent een aantal zwaarwegende consequenties vanuit ruimtelijke, (civiel)technische, programmatische en financiële redenen:

- Minder (nieuwe) woningen en woonkwaliteit
Het behoud van de bestaande woningen betekent dat minder nieuwe woningen gebouwd kunnen worden op de plekken met een rustig woonmilieu. Dit heeft als direct gevolg dat de

woningen die hier niet gebouwd kunnen worden, doorschuiven naar de gebieden die hoog geluidbelast en meer milieubelast zijn. Daarmee zou de OER-beoordeling op het aspect geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit verslechteren.

- Taakstelling woningbouw

De opgave vanuit Rijk, provincie en gemeente is om in dit gebied langs het spoor veel woningen te realiseren. Daarom wordt gekozen voor het bouwen in hoge dichtheden. In verband met de leefbaarheid en woonkwaliteit vereist dit dat een optimale verhouding tussen bouwhoogte en open(bare) ruimte wordt gezocht. In het nu voorliggende plan is de basishoogte 4 tot 6 bouwlagen, met aan de geluidbelaste randen 8 bouwlagen en hoogteaccenten (10 en 18 bouwlagen) waar dit stedenbouwkundig en milieutechnisch kan. Daarmee wordt aangesloten op de Dordtse schaal van de binnenstad en de Schil en ontstaan er straten, pleinen en binnen gebieden met ruimte en (zon)licht.

- Hoogteverschil

De nieuwe wijk wordt opgehoogd om de bestaande bodemvervuiling af te dekken, de nieuwe aanlanding van de Verkeersbrug Dordrecht en het fietspad van brug naar Vlietweg en station goed in te kunnen passen en om te voldoen aan de mede door het Rijk gewenste shelterlocatie voor de regio. Tevens biedt het ophogen ruimte om parkeren onder het nieuwe/verhoogde maaiveld te faciliteren. Indien de woningen en achtertuinen aan de Weeskinderdijk zouden worden gehandhaafd, betekent dat dat het hoogteverschil tussen de nu gemiddeld 2,5 m +NAP en het nieuwe peil van 4,10 m +NAP met elkaar verbonden moet worden. Dat is technisch en ruimtelijk gezien een uitdaging, omdat de Weeskinderdijk Oost zelf dan niet opgehoogd kan worden.

- Locatie groenzone

In het voorstel van platform Weeskinderdijk is een groenzone geplaatst op de locatie die stedenbouwkundig niet te beargumenteren is anders dan het creëren van afstand tussen nieuwbouw en bestaande woningen aan de Weeskinderdijk. Deze locatie is milieutechnisch de meest gunstige plek voor woningbouw en kwetsbare voorzieningen, omdat deze plek het meest afgeschermd is voor geluid en buiten de aandachtsgebieden van externe veiligheid ligt. Het is daarmee onlogisch om juist daar groen in plaats van woningen te projecteren.

- Verbindingen met Oud Krispijn

Om het Maasterras goed te laten aansluiten op de omgeving zijn ruime verbindingen noodzakelijk. De huidige paadjes tussen de bestaande woningen die naar het achterpad leiden zijn circa 1,5 meter breed, zijn particulier bezit en voorzien van een poort. Zij voldoen niet aan sociaal veilige en prettige routes die voor iedereen toegankelijk zijn qua breedte en voorzien zijn van openingen of voorzijdes van woningen. Gezien de genoemde ophoging van het plangebied zouden deze doorgangen daarnaast ook moeten worden voorzien van trappen en hellingbanen.

- Achterkant situatie

Stedenbouwkundig is het aansluiten op de bestaande tuinen alleen mogelijk door er achterkanten van nieuwe woningen tegenaan te plaatsen die het benodigde hoogteverschil opvangen. Dit betekent echter dat de achtertuinen van de nieuwe woningen ook op een maaiveld moeten komen en niet zijn afgeschermd met een laag grond die de bodemvervuiling afdekt. Dit heeft technische en financiële gevolgen. Tevens is dit qua privacy niet de meest gunstige situatie doordat de nieuwbouw hoger is en hoger staat dan de bestaande woningen.

- Financieel

Naast de technische en stedenbouwkundige argumenten is er ook een financieel effect op de grondexploitatie door de beperking van het aantal nieuw te bouwen woningen. Het grootste deel van de investeringen blijft randvoorwaardelijk nodig, terwijl bij behoud per saldo honderden woningen minder worden gerealiseerd waar grote behoefte aan is. Daarnaast heeft minder woningen realiseren een nadelig impact buiten de grondexploitatie in de vorm van lagere OZB-inkomsten en bijdrage uit het gemeentefonds. De financiële informatie wordt vertrouwelijk met uw raad gedeeld.

Op basis van deze argumenten is het college, in het besef van de impact voor de huidige bewoners, van oordeel dat behoud van de woningen geen reëel alternatief plan oplevert.

In de commissievergadering van 13 mei 2025 is door het bewonersplatform een nadere toelichting gegeven op hun voorstel. Daarvoor is een inspiratiedocument toegestuurd waarin elementen van beide varianten worden vergeleken. Het bewonersplatform stelde voor om nog geen keuze tussen de varianten te maken en de tijd te nemen om tot een nieuwe stedenbouwkundige uitwerking te komen op basis van de elementen genoemd in het inspiratiedocument. Op basis van dit inspiratiedocument en de toelichting door het bewonersplatform op 13 mei, is het college nagegaan of het mogelijk is om te komen tot een variant die de genoemde zwaarwegende argumenten kan wegnemen.

Wij verwachten dat dit om de volgende redenen niet mogelijk is:

1. **Bebouwingsstructuur:** Het voorstel creëert veel ruimte aan de oostzijde van M4 (achter de behouden woningen van de Weeskinderendijk) maar dit gaat ten kostte van de kwaliteit in de rest van M3 en M4. Daar worden de gebouwen stukken hoger. In M3 ontstaan twee zeer grote gesloten bouwblokken waarbij de menselijke en Dordtse schaal ontbreekt.
2. **De voorgestelde verkeer- en parkeerstructuur** levert meer verkeer op en is niet helder. Er blijft een (nieuw) viaduct in stand in het hart van de wijk met ernaast gelegen ventwegen. Dit veroorzaakt meer geluid, vormt een barrière, en creëert extra verkeersbewegingen, wat niet in lijn is met het STOMP principe. Ook de Weeskinderendijk Oost blijft voor autoverkeer toegankelijk als doodlopende weg. De aansluiting met het metropolitane fietspad is niet duidelijk. In het plan van de gemeente zijn M3 en M4 autoluw, de stadstraat maakt geen onderdeel uit van de verkeerstructuur van M3 en M4.
3. **Groenstructuur:** Er wordt een park gesitueerd in M4 op de meest milieuluwe plek. Dit is vanuit het standpunt van de bewoners van de Weeskinderendijk Oost een logische keus, maar gezien vanuit het Maasterras als geheel een niet logische locatie. Het park zou slecht vindbaar zijn, verscholen achter de woningen en zeer smalle achterpaden, tegen schuttingen aan. Ook is het park voorzien van een sloot in vervuilde grond op een lage plek terwijl de nieuwbouw op 4,10 m +NAP komt te liggen om een toekomstige duurzame buitendijkse shelterlocatie te kunnen zijn. Voor de rest van de stad heeft dit park daardoor geen betekenis. In het plan van de gemeente zijn het Groene Balkon, het Dijkenpark en het Rivierenpark met elkaar verbonden en hebben betekenis voor de hele stad. In M3 en M4 liggen beschutte groene pleinen voor de buurten.

Juridische kanttekening

Bij de vraag of de gemeenteraad in het bestemmingsplan de mogelijkheid kan openhouden dat de woningen behouden kunnen blijven, hoort een juridische kanttekening. Deze optie blijkt juridisch niet houdbaar omdat niet aangetoond kan worden dat het voorstel van bewoners van de Weeskinderendijk economisch uitvoerbaar is. Daarnaast, indien beide opties worden opengehouden in het bestemmingsplan en er uiteindelijk toch wordt gekozen voor een plan zonder behoud van de woningen, is er geen juridische grondslag voor de aankoop van de woningen. Daarmee zou dan ook de nieuwe stedenbouwkundige variant onhaalbaar worden, aangezien de gronden van de woningen Weeskinderendijk noodzakelijk zijn om tot een bestemmingsplan te komen dat economische uitvoerbaar is. De gemeenteraad mag in dat geval het bestemmingsplan niet vaststellen.

Het voorgaande brengt met zich mee dat bij de vaststelling van het bestemmingsplan een keuze gemaakt moet worden tussen het wel of niet behouden van de woningen aan de Weeskinderendijk. Nu het voorstel van de bewoners het niet aannemelijk maakt dat we tot een haalbaar alternatief kunnen komen, leidt dat tot het voorliggende voorstel met de nieuwe stedenbouwkundige variant en daaruit voortvloeiend de keuze om de woningen aan de Weeskinderendijk Oost weg te bestemmen.

Proces rondom nieuwe aanlanding Verkeersbrug Dordrecht

In de afspraken met het Rijk is vastgelegd dat er een verkorte nieuwe aanlanding van de Verkeersbrug Dordrecht zal worden gerealiseerd. Vanaf de bascule van de brug wordt een nieuwe aanlanding aangelegd. De bestaande brug over het water zal door RWS gerenoveerd worden. De verkorte aanlanding is randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van de locatie en de uitkomsten van de OER beoordeling. De nieuwe aanlanding wordt als stadstraat in de nieuwe

stedenbouwkundige opzet van het Maasterras ingepast.

Dordrecht heeft de bereidheid uitgesproken de verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling en realisatie van de nieuwe aanlanding op zich te nemen, na vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad. Dit onder de afspraak dat het Rijk het grootste deel van deze nieuwe aanlanding bekostigt en Dordrecht eerder toegezegde cofinanciering bij de rijkssubsidie inbrengt. Dordrecht, Zwijndrecht en RWS zullen samenwerken in de uitwerking van het project waarin ook andere belanghebbenden betrokken zullen worden.

Welk (participatie)proces is doorlopen om tot dit voorstel te komen?

Bij de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan in december 2023, is een overzicht gegeven van de uitgevoerde participatieactiviteiten en de verwerking van de opbrengst tot dan toe. De terinzagelegging heeft vervolgens in totaal 45 zienswijzen opgeleverd waarvan die van rijkspartijen hebben geleid tot het onafhankelijk adviestraject en uiteindelijk het aan uw raad gepresenteerde 'advies Kurvers' op 11 februari 2025. Volgend op het 'advies Kurvers' is er in 2025 overleg geweest met een aantal andere indieners van zienswijzen (overige publieke partijen en bedrijven).

Parallel aan het overleg met onder andere de publieke partijen IenW, VRO, ProRail en Rijkswaterstaat heeft het Platform Weeskinderendijk de ruimte gekregen een eigen alternatief stedenbouwkundig plan uit te werken en te presenteren. In januari 2025 is hierover overleg geweest met de gemeente, op 5 februari jl. is hun alternatief aangeboden aan ons college en op 4 maart is hun aangepaste alternatief (aangepast op basis van het 'advies Kurvers') gepresenteerd in de raadscommissie. Het alternatief van het Platform is op de zeven doelen van de OER beoordeeld, net zoals de aangepaste stedenbouwkundige uitwerking vanuit de gemeente.

Begin januari is overleg geweest met de bewoners van de Dokweg in verband met de te verwachten uitkomst van het onafhankelijk adviestraject.

Op 25 maart jl. is de aangepaste stedenbouwkundige uitwerking naar aanleiding van het onafhankelijk adviestraject gepresenteerd in de raadscommissie, waarna op 3 april jl. een goedbezochte informatiebijeenkomst voor de stad is gehouden. De ruim 200 aanwezigen konden hun vragen stellen aan de aanwezige ambtenaren en via de website. De beantwoording van deze vragen is opgenomen als deel C in de 'Nota van zienswijzen en reacties' (bijlage 2).

Wat zijn de belangrijkste gerelateerde besluiten?

[Vaststellen ontwikkelvisie Spoorzone](#) - 23 maart 2021.

[Beschikbaar stellen voorbereidingskrediet Maasterras – Dordrecht CS](#) - 12 oktober 2021.

[RIB Startdocument Omgevingseffectrapportage Maasterras](#) - 29 november 2022.

[RIB Zienswijzennota Startdocument Omgevingseffectrapportage Maasterras](#) - 20 juni 2023.

[Toepassen Wet voorkeursrecht gemeenten op plangebied Weeskinderendijk Oost](#) - 7 november 2023.

[RIB Ontwerpbestemmingsplan Maasterras 2023](#) - 6 februari 2024.

[Beschikbaar stellen van een voorbereidingsbudget voor StadsAs Dordt en een \(aanvullend\) budget ten behoeve van verwervingen in het Maasterras](#) - 6 februari 2024.

[Bekrachtigen beslissing op bezwaren Wvg Weeskinderendijk Oost](#) - 9 april 2024.

[RIB Voortgang proces zienswijzenprocedure Maasterras](#) - 17 december 2024.

[Instemmen met semi-actieve verwerving woningen Weeskinderendijk-Oost op basis van volledige schadeloosstelling](#) - 21 januari 2025.

[RIB Maasterras onafhankelijk advies Bas Kurvers](#) - 11 maart 2025.

Hoe wordt dit betaald?

De financiële onderbouwing van de grondexploitatie is toegelicht in de bijgevoegde geheime grondexploitatie, inclusief € 31,3 miljoen aan rijkssubsidies. Het resterende tekort van € 73,8 miljoen wordt gedekt uit de "bestemmingsreserve agenda Dordrecht 2030 Spoorzone" (Stadsas). Het risicoprofiel van € 47,5 miljoen wordt gedekt uit de reserve grondbedrijf.

De huidige omvang van de reserve is op dit moment te laag om dit risicoprofiel volledig op te vangen. In de perspectiefnota is opgenomen hoe we de reserve in 2025 op het gewenste niveau brengen.

De investeringen voor het rioolgemaal incl. bergbezinkbassin, de tunnel in deelgebied M1 en de nieuwe aanlanding worden behandeld als separate investeringen met maatschappelijk nut. De bijbehorende kapitaallasten van maximaal € 1,26 miljoen zullen worden gedekt vanuit toekomstige

groei van de stad. De opbrengst vanuit deze groei wordt berekend op circa € 2,5 miljoen en geeft hier ruimte toe. De benodigde structurele dekking van € 1,26 miljoen per jaar dient te worden verzekerd bij de besluitvorming rondom de perspectiefnota.

De kosten voor aangevraagde voorbereidingskredieten à € 14,4 miljoen worden geactiveerd en in de begroting verwerkt bij de perspectiefnota. De rentekosten behorende bij dit voorbereidingskrediet maken onderdeel uit van bovengenoemde kapitaallasten van € 1,26 miljoen per jaar.

Wat is het vervolg op het raadsbesluit?

Indien uw raad het bestemmingsplan vaststelt, staat deze gedurende zes weken open voor beroep bij de Raad van State.

In 2025 wordt een ontwikkelstrategie opgesteld voor de gebiedsontwikkeling. Naar verwachting kan in 2026 gestart worden met het bouwrijp maken van de eerste gronden, inclusief saneren en ophogen van het maaiveld.

In 2029 tot 2031 staat de uitvoering van de verkorte aanlanding van de Verkeersbrug Dordrecht op de planning. Ook zal naar verwachting in 2030 gestart worden met de bouw van de eerste woningen.

Het college van Burgemeester en Wethouders



De raad van de gemeente DORDRECHT;

gezien het voorstel van het college van Burgemeester en Wethouders van 26 mei 2025 inzake Bestemmingsplan Maasterras fase 1 ;

gelet op artikel 160, lid 1 onder b van de Gemeentewet; artikel 55 van de Gemeentewet ;
gelet op de Wet ruimtelijke ordening, artikelen 3.1, 3.6 en 3.8 en de Wet open overheid, artikel 5.1, lid 2;

b e s l u i t :

het ontwerpbestemmingsplan 'Maasterras fase 1' gewijzigd vast te stellen zoals aangegeven in de Staat van wijzigingen, opgenomen als deel D in de nota zienswijzen en reacties;

in te stemmen met de beantwoording van de nota zienswijze en reacties;

de exploitatieplanverplichting, conform de Crisis- en herstelwet, door te schuiven naar de fase van omgevingsvergunning;

de grondexploitatie Maasterras met een looptijd van 17 jaar vast te stellen (geheime financiële bijlage), onder voorbehoud van positieve besluitvorming bij de perspectiefnota 2026 om het saldo van de reserve grondbedrijf aan te zuiveren;

het financieel tekort op eindwaarde van € 73,8 miljoen te dekken uit de "bestemmingsreserve agenda Dordrecht 2030 Spoorzone" (Stadsas);

de begroting jaar 2025 en verder te wijzigen conform bijgevoegde begrotingswijziging met nummer 225041;

de investeringen voor het rioolgemaal inclusief bergbezinkbassin, de tunnel in deelgebied M1 en de nieuwe aanlanding in deelgebied M1 te behandelen als separate investeringen met maatschappelijk nut en de daarvoor benodigde structurele dekking van € 1,26 miljoen per jaar te verzekeren in besluitvorming rondom de perspectiefnota 2026;

vooruitlopend op deze kapitaallasten een krediet beschikbaar te stellen voor de voorbereiding en cofinanciering voor de verkorte aanlanding ter grootte van € 13,8 miljoen en € 0,6 miljoen voorbereidingskosten voor het gemaal en de tunnel, de kosten te activeren en in de begroting te verwerken bij de perspectiefnota 2026;

in te stemmen met de parkeervisie Maasterras;

in het bestemmingsplan Maasterras minimumpercentages vast te leggen van 20% sociale huurwoningen, 5% middenhuur en 30% betaalbare koop.

Aldus besloten in de vergadering van