

Opdrachtbeschrijving stedenbouwkundig masterplan Maasterras

Inleiding

De gemeente heeft in 2020 een Ontwikkelvisie voor de Spoorzone opgesteld. De gemeenteraad heeft in maart 2021 de Ontwikkelvisie (OV) vastgesteld als basis voor de ontwikkelingen in het Maasterras, rondom het CS, de knoop Leerpark/Gezondheidspark en Amstelwijck. De Ontwikkelvisie is bijgevoegd.

De gemeente wil de Ontwikkelvisie voor het Maasterras uitwerken tot een stedenbouwkundig masterplan. Het kader wordt bepaald door de Ontwikkelvisie en de vastgestelde Omgevingsvisie 1.0 (OGV 1.0). De Omgevingsvisie benoemt daarbij zeven doelen: aantrekkelijke stad, bereikbare stad, gezonde stad, uitstekend vestigingsklimaat, klimaatbestendig, energieneutraal, behoud en versterking van de biodiversiteit. De eerste drie krijgen prioriteit bij het Maasterras, maar alle zeven moeten ze de juiste aandacht krijgen bij de uitwerking van de plannen.

De uitwerking is nodig, want hoewel er al veel kennis en informatie in de OV is verwerkt, dient voor de feitelijke ontwikkeling op veel terreinen een nadere detaillering plaats te vinden, dan wel aanvullende informatie te worden verkregen. En deze ruimtelijk en in bijbehorende toelichting te verwerken in een stedenbouwkundig masterplan en een uitgewerkt verkavelingsplan voor fase 1.

De gemeente wil voor het opstellen van het stedenbouwkundig masterplan en het verkavelingsplan voor de eerste fase een opdracht verlenen aan een stedenbouwkundig bureau. Het betreft hier een complexe opgave, waarbij er wel een duidelijke ambitie is maar de haalbaarheid nog aangetoond en bewezen moet worden naar aanleiding van gedegen onderzoek en draagvlak bij diverse partijen. Het is aan het stedenbouwkundig bureau om samen met de gemeente en derden te komen tot een haalbaar plan. Tevens is het een binnenstedelijke verdichtingslocatie, met verschillende grondeigenaren en met een hoge milieubelasting. Om deze reden is niet alleen een ruimtelijk plan nodig maar ook een strategisch plan wat ruimte biedt voor flexibiliteit.

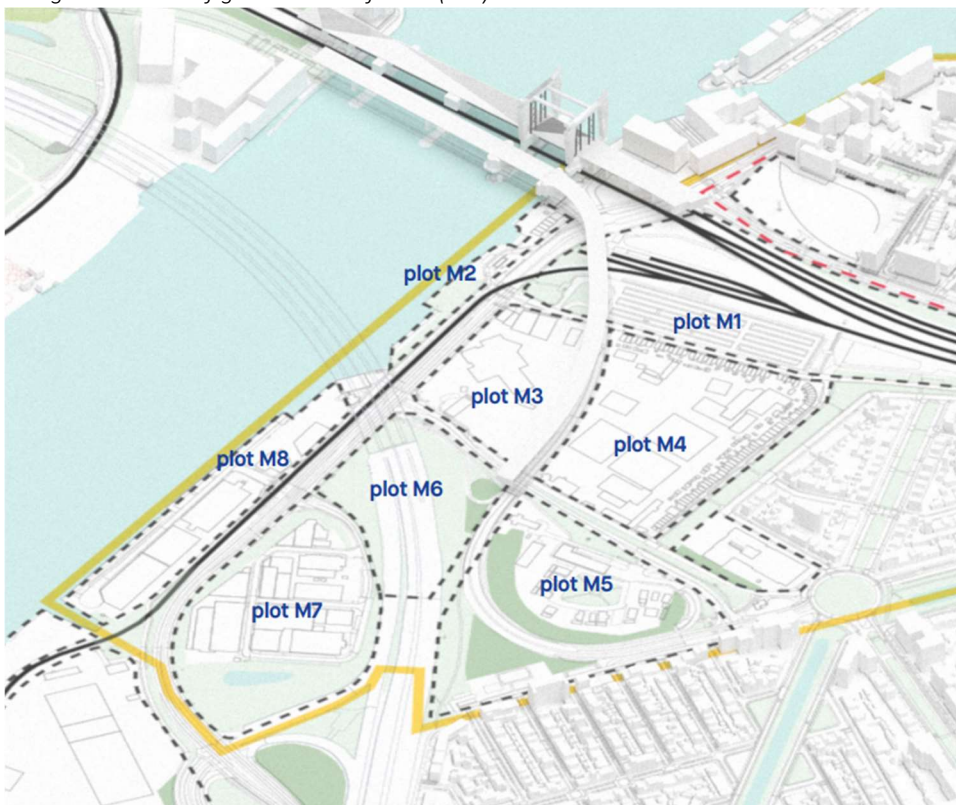
Hieronder is verwoord op welke onderdelen de uitwerking in ieder geval gewenst is, hoe de gemeente het proces wil organiseren en welke planning men wil aanhouden.

Plangebied.

Het gebied (CS-)Maasterras waarvoor het stedenbouwkundig masterplan moet worden opgesteld is op bijgevoegde tekening aangegeven. Dit gebied is min of meer gelijk aan het OER plangebied. OER staat voor een Omgevings Effect Rapport. Het betreft de plots M1 tot en met M9 (inclusief het fietspad F16) en de afslag 21 (M9) waarbij er een verschil is in uitwerking. M4, M1 zullen het meest gedetailleerd uitgewerkt moeten worden, deze zullen als eerste in uitvoering gaan. M5, M6 en M7 spelen een rol in de geluidwering van de A16 en het industrielawaai. Mogelijk moeten in de eerste fase in deze gebieden voorzieningen worden getroffen om op M4 en M1 te kunnen bouwen. M2, M8 en M9 liggen verder in de tijd en zullen globale randvoorwaarden moeten bevatten om de ontwikkeling van start te kunnen laten gaan. Voor het stedenbouwkundig masterplan is vooral de relatie met het gebied bij het station van belang.



Plangebied inclusief gebied rond afrit 21 (M9)



benaming van de verschillende plots conform de OV

Thema's

1. Milieutechnische onderwerpen

Omdat in de Ontwikkelvisie de milieueffecten voor het maken van een woongebied wel zijn benoemd maar nog onvoldoende van oplossingen zijn voorzien, moeten deze in het stedenbouwkundig masterplan worden uitgediept. Hiervoor is het maken van een OER van groot belang in de stap naar een realistisch stedenbouwkundig masterplan. Om die reden zal parallel aan het maken van het stedenbouwkundig masterplan een OER worden gemaakt. In meerdere reken- en tekensessies zullen diverse alternatieven ten opzichte van elkaar moeten worden afgewogen. Een goede samenwerking en parallelle planning van beide producten is essentieel voor de ontwikkeling van het gebied. De uitvraag voor het OER is reeds gestart en loopt daarmee circa één maand voor op deze uitvraag.

- A. **Geluid.** Het plangebied wordt omringd door infrastructuur en industrie die een forse geluidbelasting opleveren waardoor het stedenbouwkundig plan en het woningbouwprogramma sterk wordt beïnvloed. De voorgestelde maatregelen langs het spoor, langs en over de A16 en het programma voor de Brug dienen nader op hun haalbaarheid te worden onderzocht. Speciale aandacht moet daarbij uitgaan naar de mogelijkheden om het lawaai van de spoorbrug te weren. Bij de voorstellen voor de A16 en de Brug wordt samengewerkt met RWS. Als de in de OV opgenomen ideeën niet haalbaar blijken te zijn, moet worden onderzocht of er alternatieven zijn. In het kader van de gelijk oplopende opstelling van de OER zullen ook alternatieven in beeld komen.
- B. **Externe veiligheid.** Vanaf het spoor wordt het plangebied belast door het goederenvervoer op het spoor. De daardoor veroorzaakte externe veiligheid levert mogelijk beperkingen op voor het bouwprogramma. De voorgestelde maatregelen dienen nader op hun effectiviteit en realiteitsgehalte te worden onderzocht. Hiervoor zal samenwerking worden gezocht met een daarin gespecialiseerd extern bureau dat in het kader van de OER wordt aangetrokken. Zo nodig moeten alternatieve voorstellen worden ontwikkeld.
- C. **Bodemkwaliteit.** Het deel van het plangebied gelegen aan het Maasterras kent bodemverontreiniging als gevolg van het dempen van de oorspronkelijke havens en de gevolgen van de industriële activiteiten die er op hebben plaatsgevonden. De bodemkwaliteit en de in de bodem achtergebleven belemmeringen zoals oude kademuren worden door de gemeente nader in beeld gebracht in het masterplan ondergrond. De resultaten daarvan kunnen de ruimtelijke plaatsing van het bouwprogramma beïnvloeden. Het stedenbouwkundig bureau moet hier creatief/innovatief mee kunnen omgaan.
- D. **Waterveiligheid.** De Weeskinderendijk is een primaire waterkering met een zogenaamde keurzone. Een deel van het plangebied ligt in deze zone van het dijklichaam. Het effect daarvan op het bouwprogramma is nog niet in beeld gebracht. In samenwerking met het Waterschap dienen de effecten in beeld gebracht te worden. Daarnaast ligt het plangebied aan de rivier de Oude Maas met veel scheepsverkeer. In het plangebied moet rekening gehouden worden met de vaarklasse en bijkomende effecten daarvan.
- E. **Biodiversiteit** Eén van de zeven doelen uit de Omgevingsvisie is het beschermen en bevorderen van de biodiversiteit. In dit voormalige bedrijventerrein zien wij veel kansen om

de biodiversiteit te bevorderen. Hiervoor dient het stedenbouwkundig masterplan de juiste condities te scheppen.

2. Mobiliteit.

In de OV zijn veel voorstellen opgenomen om de mobiliteit duurzamer te maken en het effect van de infrastructuur op de toekomstige woonkwaliteit te beperken. De voorstellen hebben betrekking op:

- het beperken van het autoverkeer (een autoluwe wijk, lagere parkeernorm, veranderen afslag 21, geen autoverkeer over de brug);
- het fietsverkeer (doortrekken F16 naar CS, fietsverbinding onder het spoor naar Hoge Bakstraat, verbeteren fietstunnels Krispijnseweg en Mauritsweg, fietsenstallingen bij CS);
- het parkeren (garage onder Maaspark, verwijderen P&R-Markettenweg);
- het spoor (verplaatsen rangeerterrein, verbreden perrons en extra spoor bij CS, restaureren/moderniseren stationsgebouw);
- het openbaar vervoer (verplaatsen oplaadstation elektrische bussen, herontwikkelen busstation).

A. Infrastructuur. Van het stedenbouwkundig bureau wordt verwacht dat in samenwerking met gemeente en RWS wordt uitgewerkt of de overkapping van de A16, het vervangen van Afslag 21 en het aanpassen van het programma voor de Brug realistisch zijn. Voor wat betreft de overkapping en afslag 21 zal door Sweco een eerste verkennende studie samen met RWS en de gemeente worden gedaan. Voor wat betreft de Brug kan worden voort geborduurd op de studie die Mecanoo in het 2e kwartaal van 2021 naar de Brug heeft gedaan. Speciale aandacht in de uitwerking van de OV wordt gevraagd naar de te realiseren woon-/leefkwaliteit aan en onder de brug. Als de resultaten van de studie daar aanleiding toe geven, zullen alternatieven uitgewerkt moeten worden.

B. Parkeren. Het beoogde nieuwe programma brengt een aanzienlijke parkeeropgave met zich mee. In de OV is voor een deel daarvan een parkeergarage onder het Maaspark opgenomen. Deze garage heeft mogelijk ook een functie voor ontwikkelingen in de Schil/Centrum. Mede om deze reden moet de garage met nieuwe wandel/fietspaden worden verbonden met deze gebieden. Heldere routes zijn daarom cruciaal. Het pve daarvoor werkt de gemeente samen met RHDHV uit. Realisatie is echter ook afhankelijk van het verplaatsen van het rangeerterrein. Hiernaar wordt door de gemeente een studie verricht. Als deze garage niet of niet in het gewenste jaartal is te realiseren, dienen er (tijdelijke) alternatieven in beeld te worden gebracht. Voor het parkeren in de rest van het plangebied zijn in de OV geen voorstellen opgenomen. In het stedenbouwkundig masterplan dient dit wel het geval te zijn.

C. Fietsverbindingen. De realisatie van de F16 als regionale fietsverbinding is in de OV ruimtelijk ingepast. De feitelijke inpassing, ook over grondgebied van derden, dient nader gedetailleerd te worden. Een studie die de gemeente i.s.m. de provincie Zuid-Holland verricht is hiervoor een bouwsteen. Dit geldt ook voor het loop-/fietstunneltje vanaf het Maasterras naar de Hoge Bakstraat en het verbeteren van het fietstunneltjes Krispijnseweg en Mauritsweg. Er gaat samen met de NS en ProRail gestudeerd worden op een getekend programma van eisen voor CS. De resultaten daarvan kunnen effect hebben op het stedenbouwkundig masterplan en dienen alsdan te worden verwerkt.

- D. **Relatie met gebied rond centraal station Dordrecht.** Het Maasterras moet op een snelle directe en aantrekkelijke wijze worden verbonden met het CS gebied. Dit is van cruciaal belang om de parkeernormen zo laag mogelijk te houden.
- E. **Busstation.** De OV gaat ervanuit dat de locatie waarop nu de elektrische bussen worden opgeladen, ruimte zal gaan bieden voor woningbouw. Of er een nieuw oplaadstation in het plangebied kan/moet worden gevonden, is nog een openstaande vraag. Als het antwoord bevestigend is, dan wordt de zoektocht naar een locatie onderdeel van het stedenbouwkundig masterplan.

3. Programma

- A. **Wonen.** In de OV is voor het Maasterras een fors woningbouwprogramma opgenomen. Van belang hierbij is dat het programma gefaseerd tot ontwikkeling kan worden gebracht, waarbij de eigendomssituatie en de randvoorwaarden t.a.v. geluid en externe veiligheid een belangrijke rol zullen spelen. Gezien de lange looptijd van de ontwikkeling dient het stedenbouwkundig masterplan flexibel te zijn. In het plan moet duidelijk worden benoemd wat de structuur en kwaliteitsdragers zijn en waar ruimte zit in de uitwerkings- en realisatiefase. Het verkavelingsplan voor de eerste fase dient een voorstel voor de situering van de diverse beoogde segmenten, de mogelijke aantallen en een fasering te bevatten, e.e.a. in kavelpaspoorten vastgelegd. De inpassing in de te handhaven omliggende wijken is onderdeel van de OV. De aansluiting op het te handhaven deel van de woningbouw t.o. de Vlietweg is er daar één van. Of het handhaven verstandig is, moet o.a. uit de uitwerking blijken.
- B. **Commercieel programma.** In de OV zijn drie voorstellen opgenomen voor commerciële functies namelijk: verspreide werkfuncties onder de woonbebouwing, benutten van de ruimtes onder de Brug en grootschalige functies (bouwmarkt, fitness, zalencentrum, e.d.) als geluidswering aan weerszijden langs de A16. In het verkavelingsplan voor fase 1 zullen de eerste twee voorstellen in commerciële vierkante meters aangegeven moeten worden. Het stedenbouwkundig masterplan zal inzicht moeten geven in de ruimtelijke mogelijkheden van het derde voorstel en het denkbare programma (oppervlaktes).
- C. **Openbare ruimte.** Met name het Maasterras is een zwaar geluidbelaste locatie. Om er toch een aantrekkelijke woonwijk van te maken dient er een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte te worden gerealiseerd. In de OV zijn daarvoor inspirerende voorstellen gedaan: het Maaspark op het huidige rangeerterrein, een autoluwe woonwijk, een groene Brug naar Zwijndrecht, op de overkapping van de A16 een park en een promenade langs de Maas. Daarnaast zal het gebied op een hoogwaardige wijze verbonden moeten worden met zijn omgeving. Belangrijk daarbij is de aansluiting op het centrum, het centraal station en de wijk Krispijn. Deze voorstellen moeten uitgewerkt gaan worden in het stedenbouwkundig masterplan en verkavelingsplan. Voor de vergroening van de Brug kan worden voortgebouwd op de studie die Mecanoo in het 2^e kwartaal 2021 hiervoor heeft gedaan.
- D. **Omgevingsvisie.** De gemeenteraad heeft een Omgevingsvisie vastgesteld. Dordrecht is:
 - 1. een aantrekkelijke stad;
 - 2. een bereikbare stad;
 - 3. een gezonde stad;
 - 4. een stad met een uitstekend vestigingsklimaat;

5. in 2035 klimaatbestendig;
6. in 2050 energieneutraal;
7. beschermend en stimulerend voor biodiversiteit.

De ambities 1, 2 en 3 zijn traditioneel onderdeel van een stedenbouwkundig plan. In het te maken stedenbouwkundig masterplan zullen ambities 4, 5, 6 en 7 ook herkenbaar moeten worden.

Proces en planning

Het stedenbouwkundig masterplan zal over een lange periode, 10 tot 15 jaar, tot realisatie gebracht gaan worden. In die periode zullen zich op veel fronten wijzigingen voordoen. Hoewel het plan een aantal zaken kent die, als ze ter hand worden genomen, (met name de randvoorwaarden als verwervingen, verplaatsen rangeerterrein) niet teruggedraaid kunnen worden, dient het plan zoveel mogelijk adaptief te worden opgezet om op de zich wijzigende omstandigheden te kunnen reageren. Vanwege de lange looptijd lijkt de eerste prioriteit en meeste detaillering gelegd te moeten worden bij het gebied tussen het spoor, de Dokweg, de A16 en de Diepenbrockweg/Hugo de Grootlaan. De ontwikkeling van de Handelskade en De Put zullen vanwege de eigendomsverhoudingen en milieubelasting vanuit de industrie eerst in de tweede helft van dit decennium aan de orde zijn.

De OV is geen goedkoop plan. De gemeente heeft er dan ook veel geld voor gereserveerd. De bulk van de middelen zal echter van hogere overheden, Dordtse ondernemers en marktpartijen moeten komen. Daarvoor zijn volop kansen, maar het stedenbouwkundig masterplan dient optimaal in te zetten op beperken van de kosten en verhogen van de opbrengsten. Om dit te kunnen doen, zal de gemeente kostendeskundigheid organiseren. Van het stedenbouwkundig bureau wordt verwacht dat er een beeld van de mogelijke fasering in het plan wordt opgenomen. Van het bureau wordt verwacht dat zij met innovatieve suggesties en oplossingen komen die bijdragen aan een optimalisatie. Het bureau moet gevoel/kennis hebben van kosten/baten.

De gemeente zoekt de samenwerking met marktpartijen. Dit om onder andere de kennis van deze partijen t.a.v. de markt en gebiedsontwikkeling aan het plan te koppelen. De gemeente organiseert een marktconsultatie en -selectie om met deskundige partijen de samenwerking vorm te geven. De inbreng van de marktpartijen zal in het proces van het opstellen van het stedenbouwkundig masterplan en de uitwerking van fase 1 door de gemeente worden georganiseerd.

Gelijktijdig met het opstellen van het stedenbouwkundig masterplan zal een OER worden opgesteld. De wisselwerking tussen beide plannen is een vereiste. De gemeente zal e.e.a. organisatorisch vormgeven. In de uitvraag van de OER is het volgende opgenomen:

Na de eerste fase van de OER, het maken van een NRD (Notitie Reikwijdte en Detailniveau), worden de werkateliers voortgezet, nu inclusief de adviseurs van het stedenbouwkundig bureau. We gaan uit van een frequentie van circa drie weken en 7 werkateliers in deze fase. Via een uitwerking van de varianten (en mogelijk scenario's als de uitkomsten van de gevoeligheidsanalyse daartoe aanleiding geven) willen we toewerken naar een voorkeursalternatief en een masterplan dat zo optimaal mogelijk scoort op onze doelen uit de omgevingsvisie. Ook tussen de werkateliers in wordt door beide bureaus samengewerkt om ontwerp en effectbeoordeling gelijk op te laten lopen. In de werkateliers worden uitkomsten en dilemma's besproken en worden de vervolgstappen voorbereid.

Begin 2023 resulteert dat in een ontwerp-OER, een ontwerp-masterplan en een ontwerp-omgevingsplan.

De gemeente organiseert als begeleiding van het stedenbouwkundig bureau een ambtelijke kerngroep en een ambtelijke projectgroep. De kerngroep zal regelmatig met de medewerkers van het stedenbouwkundig bureau overleggen en het proces aan gemeentelijke zijde organiseren. De projectgroep zal regelmatig bij de ontwikkeling worden betrokken. De gemeente organiseert de samenwerking met de onderzoeksbureaus en de betrokken overheden (NS, ProRail, PZH, Waterschap, RWS). Als opdrachtgever zal de projectdirecteur optreden.

Planning

De gemeente wil het stedenbouwkundig masterplan vanaf de start (1 juli 2022)) in een half jaar in concept gereed hebben. Gezien de subsidieaanvraag in het kader van de WBI moet uiterlijk eind 2024 de eerste paal de grond in van fase 1. Om dit mogelijk te maken zal de uitwerking van fase 1 deels parallel moeten lopen met het maken van het stedenbouwkundig masterplan.

Het concept stedenbouwkundig masterplan bestaat in ieder geval uit:

- Toelichting;
- Programma in m2, segment en aantallen;
- Fasering;
- Voorbeelduitwerking (voor haalbaarheid en risico analyse);
- Parkeeroplossing;
- Plankaart 1:2.000;
- Doorsnedes minimaal 1:400;
- Beeldkwaliteit paragraaf;
- Duurzaamheid (Klimaatbestendig, energieneutraal, biodivers en circulair);
- Straatbeelden;
- Plan voor sfeer en karakter van het openbaar gebied;
- Typering/referenties van de groengebieden en boomstructuur;
- Digitaal 3D model.

Het concept uitwerkingsplan fase 1 bestaat in ieder geval uit:

- Toelichting;
- Programma in m2, segment en aantallen;
- Gedetailleerde parkeeroplossing;
- Plankaart 1:1.000;
- Doorsnedes 1:100;
- Beeldkwaliteitplan fase 1;
- Hoe alle aspecten van duurzaamheid in stedenbouwkundig plan zijn geborgd;
- Digitale 3D verbeelding van fase 1.