

Basisdocument consultatie marktpartijen voor de ontwikkeling van het Maasterras

Concept d.d. 07-10-2021

Opdracht en resultaat

De gemeente Dordrecht wil het Maasterras volledig herontwikkelen. Geen van de huidige functies zal uiteindelijk in stand blijven. Niet op korte termijn, maar in 10 tot 15 jaar zal Dordrecht een volledig nieuwe entree krijgen.

De basis voor de herontwikkeling is de Ontwikkelvisie die Mecanoo in opdracht van de gemeente heeft opgesteld en waarmee de gemeenteraad in maart 2021 als uitgangspunt voor de ontwikkeling heeft ingestemd. Deze visie is bijgevoegd.

De gemeente wil het initiatief nemen en wil een belangrijke rol spelen, maar zal het niet alleen kunnen. Ze zoekt samenwerking met burgers, bedrijven en marktpartijen die zich aan het gebied willen binden.

Specifiek voor het betrekken van marktpartijen bij de ontwikkeling is verkend met welke feiten, kansen en uitdagingen bij de ontwikkeling van het Maasterras rekening moet worden gehouden. Het resultaat is dit basisdocument.



Figuur 1: een gedeelte van het project Maasterras

De basis: het plangebied

De begrenzing van het Maasterras is op de tekening weergegeven.



Fasering

Het gebied zal, om meerdere redenen, gefaseerd tot herontwikkeling worden gebracht. Op dit moment wordt de volgende fasering reëel gedacht:

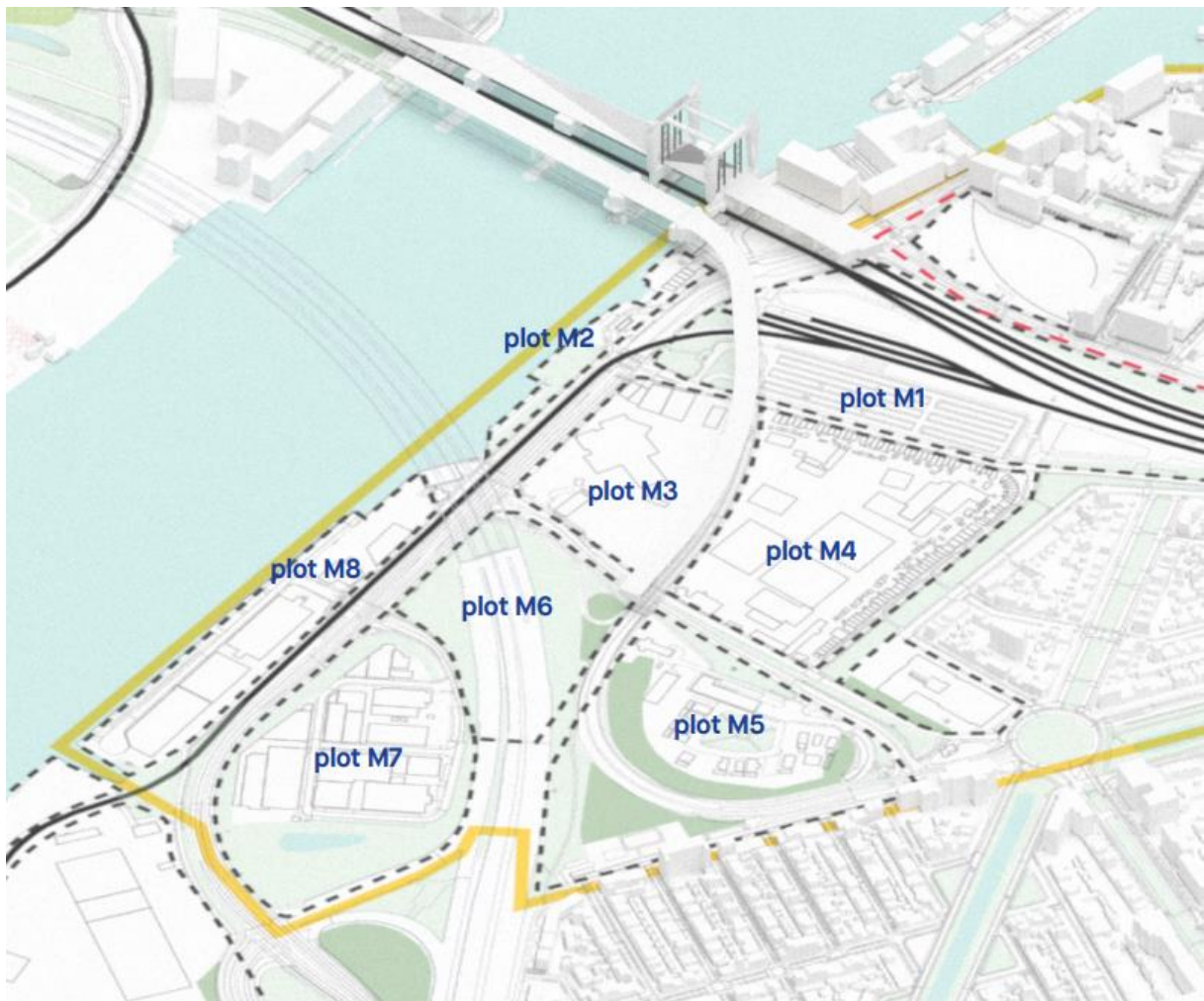
Fase 1: Weeskinderdijk deelgebied 1: tussen de Brug, Weeskinderdijk en de Vlietweg (M4) en Weeskinderdijk deelgebied 2: tussen de Brug en de Dokweg (M3);

Fase 2: P&R- en rangeerterrein (M1) (liefst gekoppeld aan fase 1, vanwege parkeren en geluid)

Fase 3: Brandts Buijsstraat (M5)

Fase 4/5: De Put, Handelkade (M2, M7 en M8)

Deze fasering zal beïnvloed worden door de snelheid waarmee de infrastructurele ingrepen (verplaatsen rangeerterrein, geluidsvoorzieningen), kunnen worden gerealiseerd.



Het is de vraag is of het verstandig is om de Brandts Buijsstraat pas als fase 4 te benoemen. Dit omdat daar de bebouwing gedacht is die als geluidsbarrière is gedacht. Zonder die geluidsbarrière wordt de vormgeving van de woningbouw lastiger.

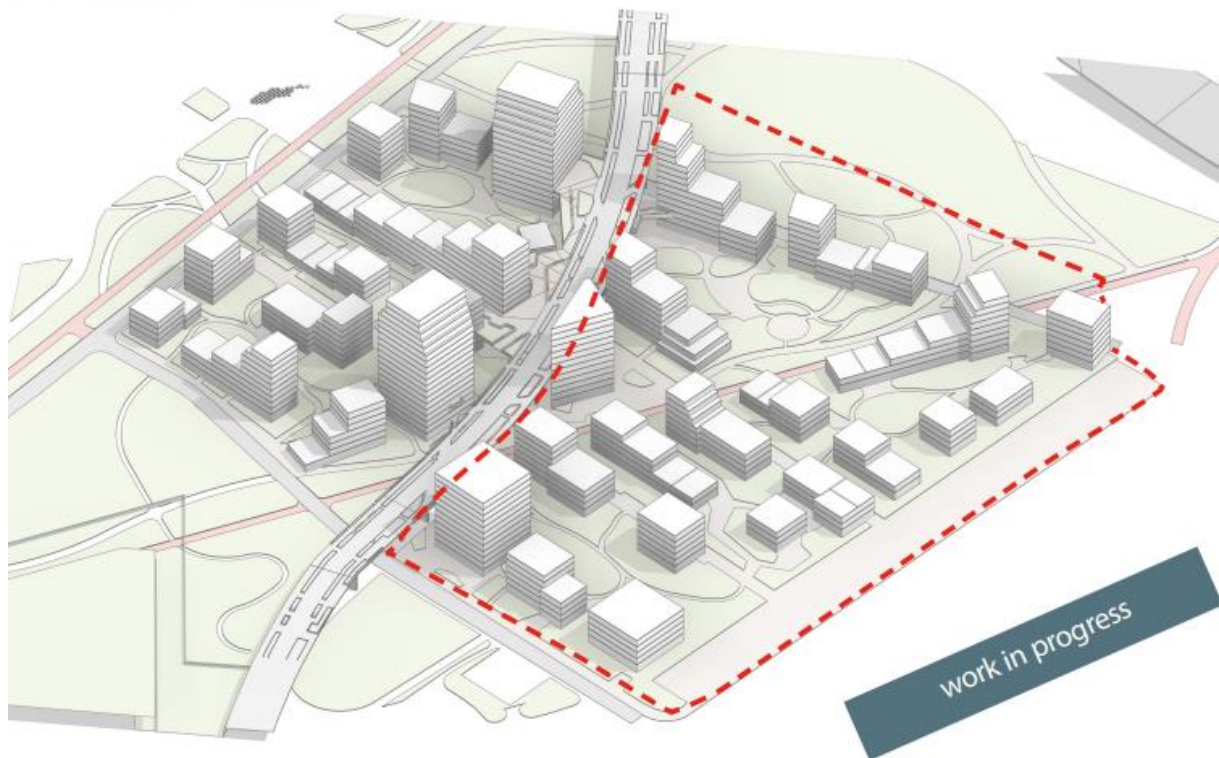
Planning

Om woningbouw mogelijk te maken, dienen er een MER, een Omgevingsplan en een stedenbouwkundig plan te worden opgesteld. Hiervoor worden de volgende planningen aangehouden:

- MER: start september 2021, vaststellen gemeenteraad september 2023
- Omgevingsplan: start juli 2021, oktober 2023
- Stedenbouwkundig plan: start december 2021, gereed 2^e kwartaal 2022

Als deze planning wordt gehaald, dan kan de start bouw voor fase 1, deelgebied 1 begin 2024 zijn. Hiervoor is een eerste schets gemaakt waarin ruimte is voor 500 tot 600 woningen.

Fase I van het Maasterras



De basis: stedenbouw

De Ontwikkelingsvisie van Mecanoo is het uitgangspunt voor de stedenbouw. In die visie wordt een wijk tot ontwikkeling gebracht met veel woningbouw vol in het groen, met veel menging van



De uitwerking in een stedenbouwkundig plan is voorzien in de 1^e helft van 2022.

bedrijvigheid. De wijk is autoluw. Qua structuur wordt verbinding met de bestaande wijken, de Maas en de binenstad gezocht.

Die stedenbouw is gebaseerd op optimisme. Het gebied wordt nu nog zwaar belast door geluid, externe veiligheid, bodemvervuiling en verdeeld eigendom en belangen (spoor, A16) die de gemeente maar beperkt kan beïnvloeden. Er zijn zeker oplossingen, maar deze vragen creativiteit, geduld en veel geld.

- 1 Maaspark
een nieuwe bestemming aan de Oude Maas
- 2 Voorzieningen, wonen en werken onder, op en aan de Stadsbrug
- 3 Een gemengd stedelijk milieu met woningen, voorzieningen, cultuur en bedrijvigheid aan het water
- 4 Waterbus halte aan het Maasterras
- 5 Nieuwe verbindingen via de Spoorzone
- 6 Nieuwe routes vanuit bestaande woonbuurten
- 7 Gedeeltelijke overkapping A16

De gemeente heeft een eerste uitwerking voor fase 1 gemaakt. Een belangrijke vraag die daarbij opkwam was of het behoud van een deel van de woningen wel verstandig is. De woningen zijn kwalitatief nauwelijks of niet beter dan het wel te slopen deel en behoud beïnvloedt de ruimtelijke kwaliteit en de mogelijkheden voor herontwikkeling in belangrijke mate.

De basis: het programma

In de Ontwikkelingsvisie is het volgende programma opgenomen:

- 2000 tot 2500 woningen
- grootschalige bedrijven langs de A16 (als geluidswal)
- parkeergarage onder het Maaspark
- Maaspark (ook als geluidswering spoor)
- een evenemententerrein (1 ha)
- voorzieningen onder woningen
- bedrijvigheid onder brug en verspreid in het gebied.
- Hotel aan de Maas



Het huidige programma telt 143.000 m2. In de visie zou deze bijna kunnen worden verdubbeld. De precieze toedeling moet uit de planuitwerking komen.

In fase 1 zouden circa 970 woningen passen. Door Mecanoo is voor de 1^e fase en de Brug een eerste uitwerking gemaakt, waaruit blijkt dat er in deelfase 1 ca. 500 tot 600 woningen kunnen worden



Figuur 2: idee voor Maaspark, garage en evenemententerrein

gerealiseerd.

Qua segmentering is de gemeente niet uitgesproken. Er is behoefte aan alle soorten, in een mooie mix. De focus zal liggen op gedifferentieerde gestapelde bouw voor een diversiteit aan doelgroepen die zich aangetrokken voelen tot een hoogstedelijke woonmilieu. Daarbij zal de focus liggen op het (middel)dure koopsegment. De segmentering kan de volgende zijn:

- Sociale huur (10%)
- Markthuurstot € 1000/mnd (10%)
- Koop tot 325k (30%)
- Dure huur (5%)
- 300k-450k (25%)
- 450k+ (20%)

De rijksoverheid vraagt om 50% van het programma betaalbaar te laten zijn als men subsidieert in het kader van de Woningbouwimpuls.

Specifieke aandacht wordt gevraagd voor ruimte voor collectief particulier opdrachtgeverschap.

De verspreide voorzieningen worden buurtgebonden geacht. De begane grond mag best levendig worden. In de geluidswal zou een deel van de huidige bedrijven (bouwmarkt, fitness, opslag) uit de Put een nieuwe plek kunnen krijgen.

Er is discussie of de door Mecanoo voorgestelde dichtheid wel haalbaar is.

De basis: mobiliteit

De Ontwikkelingsvisie doet voorstellen om de verbindingen tussen de diverse 'eilanden' op het eiland van Dordrecht beter met elkaar te verbinden. Vooral door betere voetgangers- en fietsverbindingen. De auto wordt teruggedrongen uit het straatbeeld en de parkeernorm is met 0,8 per woning goed te beargumenteren vanuit de goede ov-voorzieningen op loop- en fietsafstand.

Belangrijke voorstellen uit de Ontwikkelvisie zijn hierop gericht. Het meest opvallend is de herinrichting van de Brug naar Zwijndrecht. Deze wordt een groene high line bestemd voor ov, fietser en voetganger. De aanliggende woongebouwen krijgen een voordeur op de brug en eronder kunnen diverse bedrijven komen. Het autoverkeer er afhalen beperkt ook aanzienlijk de geluidsbelasting in het gebied zelf.

Ook het voorstel om afslag 21, direct na de tunnel, te laten vervallen en ter hoogte van de Van Leeuwenhoekweg tweezijdig te maken, is opvallend. Het bevordert de verkeersveiligheid en geeft extra ontwikkelruimte bij de Put.

De gemeente is inmiddels al begonnen aan de facelift van de Dordtse Mijl, zodat de entree van de stad veiliger, groener en aantrekkelijker wordt.



Voor de woonkwaliteit van het gebied is het voorstel om het parkeren voor een deel van de 1^e fase Weeskinderendijk in een garage onder het Maaspark op te vangen van groot belang. Het park wordt er mee op hoogte gebracht en kan daardoor eenvoudiger als geluidsbarrière voor het spoorlawaaï gaan dienen. Of de ontwikkeling van het rangeerterrein gelijk op kan lopen met fase 1 van de woningbouw, dan wel dat tijdelijke voorzieningen nodig zijn, moet blijken.

Voor het parkeren van de overige fases zijn nog geen voorstellen opgenomen. Een idee is om de Put op te vullen met een stevige parkeervoorziening ten behoeve van woningbouw of busdepot.

Het regionale fietsverkeer wordt een stuk makkelijker gemaakt als de route F16 soepel (d.w.z. zonder trappen) van de Brug zakt naar CS. Ook een fietstunneltje onder het spoor naar de Hoge Bakstraat helpt om snel in de binnenstad te komen.

Er is tussen Dordrecht en Zwijndrecht wel al overeenstemming over het programma op de Brug. Men heeft gezamenlijk een langzaam verkeer klantwens ingevoerd voor het groot onderhoud aan de brug. Dat betekent dat in 2027 een gezamenlijk uitgangspunt hebben. Zwijndrecht ziet kansen voor 2030 autoloos maar het politieke klimaat moet daar rijp voor zijn.

Het programma van eisen voor de Maasparkgarage is nog niet uitgekristalliseerd. Onduidelijk is of er naast bewonersparkeren en incidentele overloop voor het binnenstadsparkeren ook ruimte moet komen voor een cityhub en parkeren voor de voertuigen van de marktkooplui. Dit jaar komt daar duidelijkheid over.

De realisatie van de garage is daarnaast afhankelijk van het verplaatsen van het rangeerterrein.

Het aanpassen van afslag 21 vergt dat het regionale verkeer dat naar de binnenstad wil, via de 's Gravendeelsedijk weer op de Laan van de Verenigde Naties kan worden afgewikkeld. Het onderzoek daarnaar zal in juni worden afgerond.

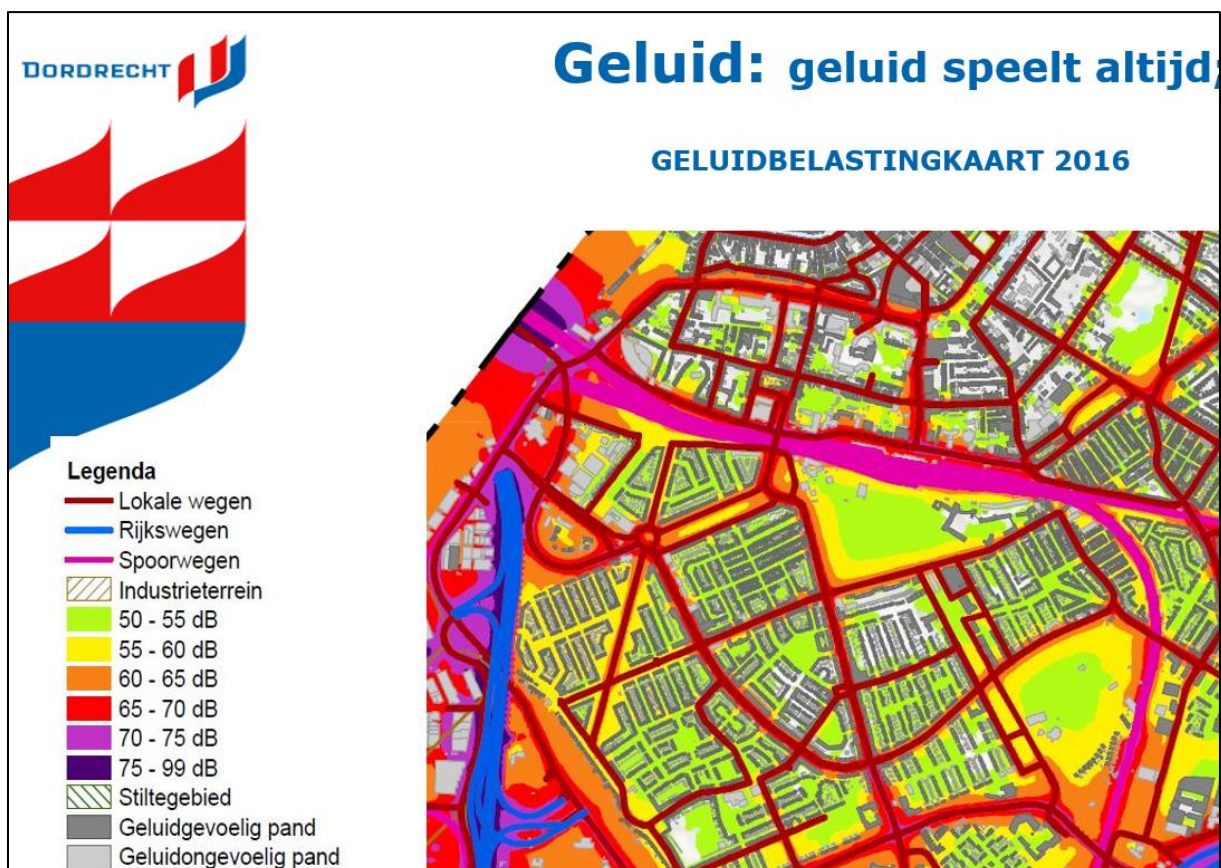
De basis: gezonde leefomgeving

Een kwalitatief hoogwaardige woonwijk ontwikkelen vergt dat de bestaande belemmeringen (geluid, externe veiligheid, milieucirkels) worden ondervangen en dat de nieuwe bebouwing en inrichting duurzaam zijn.

Wat betreft de bestaande belemmeringen zijn in de Ontwikkelvisie vooral voorstellen opgenomen om het lawaai te beperken. Deze hebben betrekken op het overkluizen van de A16, het maken van een talud langs het spoor als onderdeel van het Maaspark en het autoverkeer van de Brug afhalen. Voor het lawaai van de spoorbrug, scheepvaart en industrielawaai (ook die van Zwijndrecht) is nog geen voorstel opgenomen. De verkeersintensiteit op de Laan der Verenigde Naties en Dokweg zal mede bepalend zijn voor het geluid vanaf de westzijde.



Figuur 3: veiligheidszones



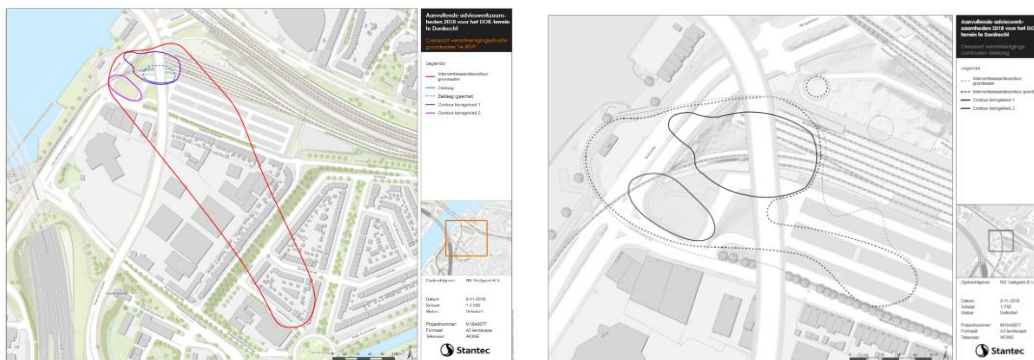
Het talud langs het spoor verbetert door het creëren van afstand tussen het spoor en bebouwing veiligheid. Aanvullend zullen maatregelen worden genomen om de beheersbaarheid van een incident en de zelfredzaamheid van mensen in het gebied te bevorderen. De Veiligheidsregio moet dan ook bij het ontwerp worden betrokken.

In hoeverre de voorgestelde maatregelen om het geluid te weren voldoende zijn, moet nog worden onderzocht. Net zoals ideeën om het lawaai van de spoorbrug te weren. Het lawaai van het scheepvaartverkeer vraagt om aandacht.

De aanwezigheid van Van Wees en het nieuwe tankstation voor Van Wees hebben milieucirkels die de mogelijkheden van woningbouw negatief beïnvloeden. Met name voor de Handelskade en de Put.

Bodemkwaliteit

In het verleden lagen er havens in het plangebied. Deze zijn in de vorige eeuw gedempt met puin. Duidelijk is wel dat de industriële functies, o.a. het teren van spoorbielzen, vervuiling heeft achtergelaten in de vorm van creosoot, asbest, olie en teerhoudend asfalt. Mogelijk liggen er ook enkele nog onontpofte explosieven uit WOII.



In hoeverre deze zaken de bodem wel of niet geschikt maken voor woningbouw, wordt onderzocht. Een masterplan bodem is bijna gereed. Voor fase 1 lijkt het aanbrengen van een leeflaag en het opruimen van enkele hotspots voldoende.

De basis: duurzaamheid

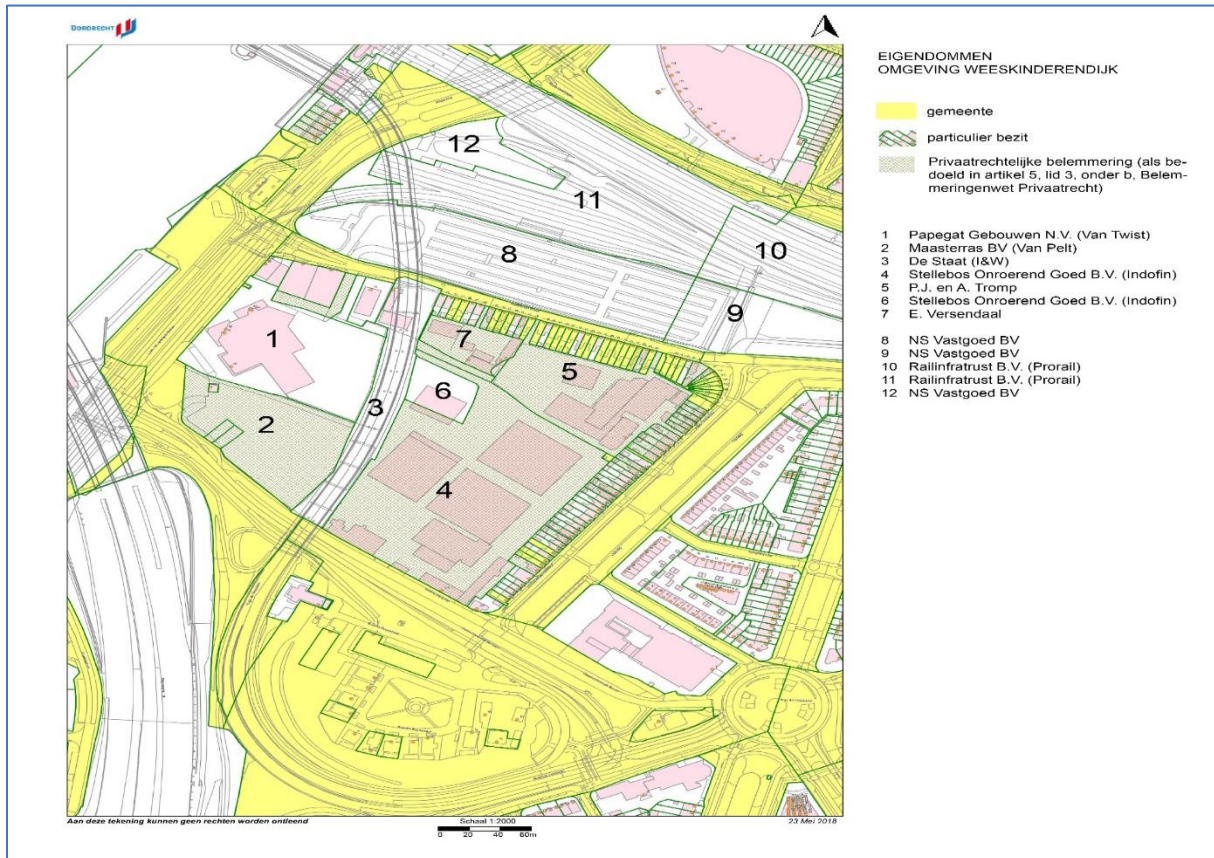
Als de noodzakelijke milieumaatregelen zijn genomen, dan is er ruimte voor een klimaatadaptieve wijk met veel groen, weinig asfalt, het primaat voor de fietser en voetganger en wat betreft de woningbouw wordt in stedelijke dichtheid vol ingezet op circulaire bouw (houtbouw) die vol-elektrisch qua energievoorziening zal zijn of wordt aangesloten op het warmtenet

Het gebied moet ruimte bieden voor en voldoen aan de (uiteenlopende) behoeften van alle gebruikers van de openbare ruimte. Specifieke aandachtspunten/kansen zijn:

- Anticipeer op ondergronds ruimtegebruik, waarbij rekening wordt gehouden met effecten van de energietransitie, klimaatopgaven (berging, afvoer van water, ruimte voor bomen), datakabels en ondergrondse afvalcontainers.
- Zie de verdichting in dit gebied als kans om vraagstukken rondom afval, fietsen, bezorgbusjes, gezondheid, klimaat en energietransitie goed mee te nemen

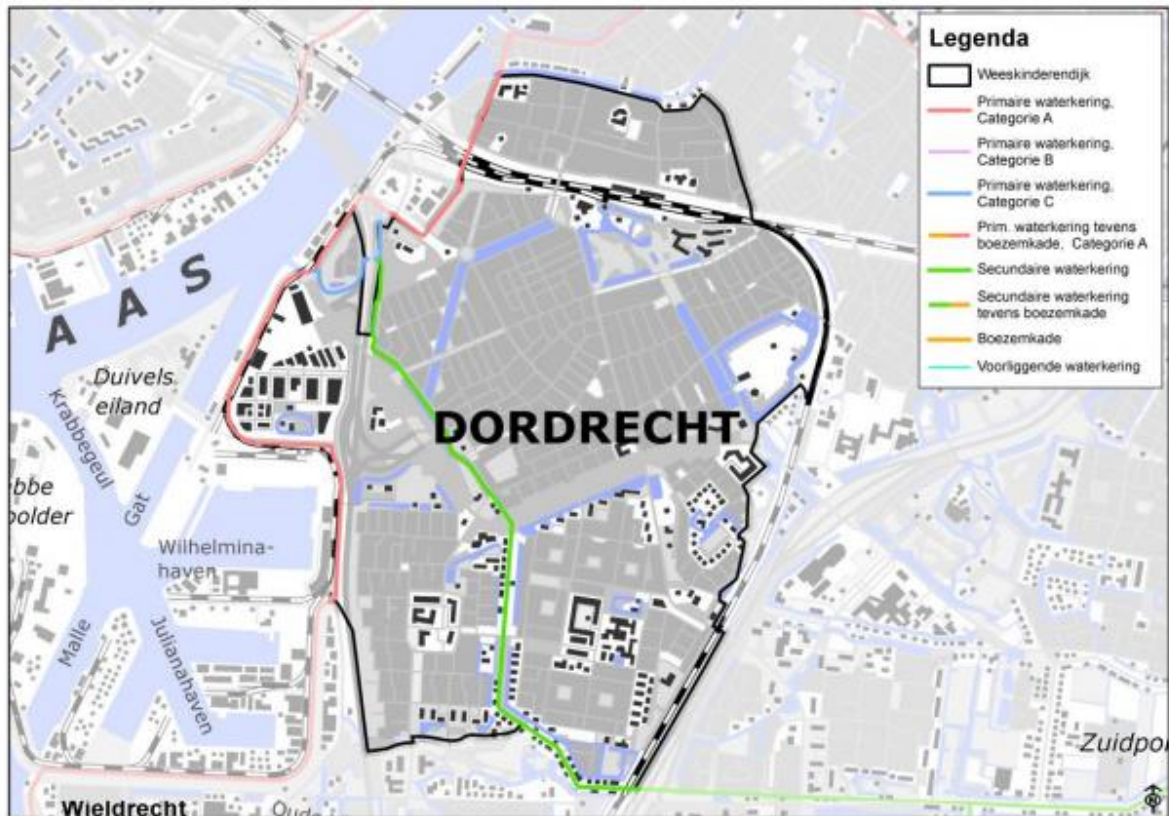
De basis: eigendom

Het eigendom op het Maasterras is versnipperd. Het gemeentelijk eigendom betreft vooral de openbare ruimte en een aantal woningen. De rest is van particulieren, bedrijven en hogere overheden als het rijk, de NS en ProRail. Met enkele eigenaren loopt een aankooptraject, waardoor vlek 4 en 5 geel kunnen kleuren. Op delen is toepassing gegeven aan de Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg).



De basis: Waterveiligheid

Het plangebied ligt grotendeels achter de primaire waterkering. Deze loopt via de Sluisweg, via de Hoge Bakstraat naar de Weeskinderendijk en naar Laan der Verenigde Naties. De nieuwe ontwikkeling zal daarom ook hoogstwaarschijnlijk binnen het gebied van de buitenbeschermingszone van de kering vallen. Het Waterschap heeft mede zeggenschap over de ontwikkelingen in dit gebied.



Figuur 10 Waterkeringen Weeskinderendijk

Het waterschap heeft de juridische volmacht om ontwikkeling op en binnen de beschermingszones van een dijk niet toe te laten. In principe is het verboden om in deze zones te bouwen, maar er kan voor het maatschappelijk belang worden afgeweken. Hiervoor kan het waterschap een vergunning afgeven.

Het Waterschap heeft net een nieuwe ronde van keuring voltooid, binnenkort krijgen we de resultaten. Dit gebeurt elke 7 jaar om te kijken of er versterkingen nodig zijn. Het is niet de verwachting dat dit nodig is voor de dijk op deze locatie, maar het waterschap kan ook meekijken op de lange termijn (50+ jaar).

Beheer

De gemeente heeft de volgende ambities en opgaven als het gaat om de inrichting van de openbare ruimte in relatie tot het beheer ervan.

12 CRITERIA VOOR LEEFBAARHEID	
1. Schoon, heel en veilig: De omgeving is niet vies, kapot of anderszins verloederd.	7. Een aantrekkelijke en prettige beleving: De omgeving is met zorg vormgegeven en gevarieerd ingericht. Er zijn elementen die iets extra's bieden, zoals bloeiende beplanting of een waterelement. Er is geen hinder van bijvoorbeeld verkeer.
2. Sociale veiligheid: Er zijn voldoende zichtlijnen, verlichting en informeel toezicht vanuit bijvoorbeeld aanliggende gebouwen. Er is geen tot zeer weinig zwerfvuil, graffiti of andere tekenen van verloedering aanwezig.	8. Beleefbare natuur: Er is toegankelijk groen en water met wandelroutes erlangs of doorheen en met voorzieningen zoals bankjes.
3. Voldoende ruimte voor (geparkeerde) auto's: Er is voldoende plek om auto's zo te parkeren dat deze overige activiteiten niet hinderen, het liefst uit het zicht.	9. Biodiversiteit: Zowel de beplanting draagt bij aan biodiversiteit (bijvoorbeeld door een variatie in insect-, bij-, en vlindervriendelijke beplanting) als de inrichting, bijvoorbeeld door natuurvriendelijke oevers of nest- en vleermuiskastjes.
4. Het stimuleren van langzaam verkeer: Er zijn ruime en veilige voet- en fietspaden langs aantrekkelijke routes.	10. Waterberging en hitteductie: Er is voldoende schaduw, warmte-reducerende oppervlakken zoals lichte bestrating, beplanting en water en een infiltrerende ondergrond.
5. Crowding en privacy: Er is voldoende ruimte voor voetgangers om elkaar te passeren, er zijn weinig obstakels en er is een bufferzone aanwezig tussen woningen en de aanliggende openbare ruimte.	11. Een aantrekkelijke en prettige beleving: De omgeving is met zorg vormgegeven en gevarieerd ingericht. Er zijn elementen die iets extra's bieden, zoals bloeiende beplanting of een waterelement. Er is geen hinder van bijvoorbeeld verkeer.
6. Sociale interactie: Er is ruimte voor ontmoeting door voorzieningen om samen te zitten en deze liggen op een aantrekkelijke en comfortabele plek.	12. Beleefbare natuur: Er is toegankelijk groen en water met wandelroutes erlangs of doorheen en met voorzieningen zoals bankjes.

Juridisch-planologische zaken

Gezien de omvang van de voorgestelde ingrepen is een MER-procedure en het opstellen van een Omgevingsplan noodzakelijk. Beiden worden in het 3^e kwartaal van dit jaar in gang gezet.

De gemeente heeft wel al een Omgevingsvisie opgesteld met daarin 7 doelen.

Dordrecht is:

- een aantrekkelijke stad;
- een bereikbare stad;
- een gezonde stad;
- een stad met een uitstekend vestigingsklimaat;
- in 2035 klimaatbestendig;
- in 2050 energieneutraal;
- beschermend en stimulerend voor biodiversiteit.

Deze 7 doelen helpen mee om 2 grote opdrachten voor de stad uit te voeren. Dordrecht wil groeien én economisch gezond zijn. Deze doelen stellen eisen voor alle veranderingen in het ruimtelijk gebied en zijn randvoorwaarden voor de groeiambities.

Betrokken overheden

Het Maasterras is niet louter een gemeentelijke aangelegenheid. Zo heeft RWS zeggenschap over de A16 (overkluizen, geluidswering, afslag 21, Brug, scheepvaart) en is de provincie o.a. betrokken bij de fietsvoorstellen (F16, Brug, fietstunneltjes, stallingen). Het spreekt voor zich dat NS (station CS, P&R-terrein Weeskinderdijk, treinenloop), ProRail (rangeerterrein, gebruik stamlijntje) en het ministerie van I&W en MRDH betrokken zijn bij de spoorse zaken.

Financiën

De ontwikkeling van het Maasterras is financieel een zware en risicovolle opgave. Met name de voorzieningen die getroffen moeten worden om het gebied te kunnen ontwikkelen (geluid, bodemsanering, externe veiligheid, spoorzaken) vergen meer geld dan de ontwikkeling sec kan dragen. Naast de bijdragen van de overheden zal de creativiteit van marktpartijen optimaal moeten worden benut om toch tot een kwaliteitsvolle herontwikkeling te komen.

Organisatie

De gemeente heeft voor de ontwikkeling van het Maasterras en het gebied Rondom CS een projectorganisatie ingericht. De organisatie is nu als volgt opgebouwd.

