

Van: [REDACTED] <[REDACTED]>

Verzonden: donderdag 8 mei 2025 20:11

Aan: [REDACTED] <[REDACTED]>

Onderwerp: commissievergadering 13 mei 2025

Geachte raadsleden,

Allereerst willen we de commissie Bouwend en Bereikbaar Dordrecht bedanken voor hun brede steun om tot een meer voldragen beoordeling (en evenwichtige vergelijking) van ons plan te komen.

We zijn benieuwd naar de achterliggende analyses

Uit de reactie van [REDACTED] [REDACTED] maken we op dat er de nodige achterliggende informatie en rapporten zijn (waaronder een uitgebreider analyse van Antea).

Alhoewel deze informatie nog niet openbaar is gemaakt (collegestukken?) zijn wij heel verheugd dat deze onderzoeken en bredere vergelijking er wel is. We hebben van het programmateam zelfs een uitnodiging gekregen om hierop a.s. maandag een toelichting te ontvangen; vanzelfsprekend kijken we hier erg naar uit.

Een vergelijking moet sowieso mogelijk zijn

We zijn ervan overtuigd dat er op basis van die reeds beschikbare informatie en analyses een behapbare presentatie met een volwaardige vergelijking kan worden opgeleverd voor uw bespreking volgende week (schuifjesmodel).

Geachte raadsleden,

Allereerst willen we de commissie Bouwend en Bereikbaar Dordrecht bedanken voor hun brede steun om tot een meer voldragen beoordeling (en evenwichtige vergelijking) van ons plan te komen.

We zijn benieuwd naar de achterliggende analyses

Uit de reactie van [REDACTED] maken we op dat er de nodige achterliggende informatie en rapporten zijn (waaronder een uitgebreider analyse van Antea). Alhoewel deze informatie nog niet openbaar is gemaakt (collegestukken?) zijn wij heel verheugd dat deze onderzoeken en bredere vergelijking er wel is. We hebben van het programmteam zelfs een uitnodiging gekregen om hierop a.s. maandag een toelichting te ontvangen; vanzelfsprekend kijken we hier erg naar uit.

Een vergelijking moet sowieso mogelijk zijn

We zijn ervan overtuigd dat er op basis van die reeds beschikbare informatie en analyses een behapbare presentatie met een volwaardige vergelijking kan worden opgeleverd voor uw bespreking volgende week (schuifjesmodel).

Ook als niet alle aspecten van ons plan volledig zijn uitgewerkt / doorgerekend moet dit naar onze mening kunnen. Het schuifjesmodel is immers *geen rekenkundig model*.

Juist op de genoemde omgevingsdoelen gaat het niet alleen om een kwantitatieve, maar vooral ook om een *kwalitatieve* analyse.

Zo kan ook zonder een doorrekening-op-de-centimeter worden aangegeven dat bijv. de toegankelijkheid voor voetgangers in het gebied, of het aandeel bomen, of de infiltratiemogelijkheden, in het ene plan beter is dan in het andere. Het schuifjesmodel is met andere woorden een uitstekende manier om een complexe vergelijking in één oogopslag te visualiseren.

Onze inbreng in de kwalitatieve analyse

Juist omdat een kwalitatieve vergelijking op de criteria uit het Schuifjesmodel goed te maken is, hebben we aan Antea onze input in diezelfde vorm meegegeven.

We hadden dit op 13-5 aan u willen toelichten, maar omdat dit een 'ingedikte' vergadering lijkt te worden willen we u deze info vooraf toesturen (bijlage 2), in aanvulling op de eerder deze week verstuurde reactie van Antea (bijlage 1). Dat scheelt hopelijk tijd en laat ruimte voor uw vragen.

Onze inzet is een beter plan voor Dordt

Daarnaast moet ons van t hart dat we pijnlijk geraakt waren door de opmerking van dhr Van der Worp, dat het enige doel van ons plan is om sloop van onze huizen te voorkomen. We vinden deze kwalificatie een miskennis van onze plannen, en van de kwaliteit die vooral ook vanuit Urban Space Studio is toegevoegd.

Onze bredere ambitie hebben we niet alleen op 4 maart benoemd in de toelichting op onze plannen, maar ook in het *Inspiratiedocument*, dat we na publicatie van de nieuwe stedenbouwkundige variant van de gemeente hebben gepubliceerd op onze website

<https://platformweeskinderendijk.nl>

Dinsdagavond merkte [REDACTED] op dat er op de OER-criteria (het schuifjesmodel) nauwelijks significante verschillen zijn tussen beide varianten. Maar op inhoud zijn die er natuurlijk wel. Ons Inspiratiedocument (bijlage 3) is juist bedoeld om de sterke elementen van beide plannen aan te grijpen om tot een nog beter Maasterras te komen.

Transparantie over consequenties van behoud

Positief was de volmondige en ruimhartige ambtelijke conclusie dat beide varianten voldoen aan de vereisten van de Omgevingsvisie doelen. Behoud van onze huizen behoort tot de mogelijkheden; het gemeentelijk planteam is van plan die consequenties inzichtelijk te maken.

Juist omdat de inhoudelijke consequenties niet veel uit elkaar lopen zijn we erg benieuwd naar de financiële consequenties. We hebben er begrip voor dat u de grondexploitatie als geheel achter gesloten deuren wilt bespreken, maar vinden dat we er recht op hebben om te weten wat gemeente Dordrecht denkt aan onze huizen te gaan verdienen.

We willen u met klem vragen om de (onderbouwing van de) financiële consequenties van behoud Weeskinderendijk openbaar te maken.

We hopen dat u de moeite wilt doen om onze achtergrondinformatie tot u te nemen in de aanloop naar volgende week. We kijken er naar uit om uw vragen te beantwoorden en stellen t op prijs als u eventuele specifieke vragen al vooraf aan ons wilt doorgeven, zodat we ons daar goed op voor kunnen bereiden.

Uiteraard blijven we ook na afloop graag met u in gesprek.

We kijken uit naar een open gesprek op 13 mei!

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Platform Weeskinderendijk

Bijlagen:

1. Reactie Urban Space Studio op concept-vergelijking
2. Aan Antea aangeleverde informatie (analyse op OER-criteria)
3. Inspiratiedocument

Ook als niet alle aspecten van ons plan volledig zijn uitgewerkt / doorgerekend moet dit naar onze mening kunnen. Het schuifjesmodel is immers *geen rekenkundig model*.

Juist op de genoemde omgevingsdoelen gaat het niet alleen om een kwantitatieve, maar vooral ook om een *kwalitatieve* analyse.

Zo kan ook zonder een doorrekening-op-de-centimeter worden aangegeven dat bijv. de toegankelijkheid voor voetgangers in het gebied, of het aandeel bomen, of de infiltratiemogelijkheden, in het ene plan beter is dan in het andere. Het schuifjesmodel is met andere woorden een uitstekende manier om een complexe vergelijking in één oogopslag te visualiseren.

Onze inbreng in de kwalitatieve analyse

Juist omdat een kwalitatieve vergelijking op de criteria uit het Schuifjesmodel goed te maken is, hebben we aan Antea onze input in diezelfde vorm meegegeven.

We hadden dit op 13-5 aan u willen toelichten, maar omdat dit een 'ingedikte' vergadering lijkt te worden willen we u deze info vooraf toesturen (bijlage 2), in aanvulling op de eerder deze week verstuurd reactie van Antea (bijlage 1). Dat scheelt hopelijk tijd en laat ruimte voor uw vragen.

Onze inzet is een beter plan voor Dordt

Daarnaast moet ons van t hart dat we pijnlijk geraakt waren door de opmerking van [REDACTED], dat het enige doel van ons plan is om sloop van onze huizen te voorkomen. We vinden deze kwalificatie een miskenning van onze plannen, en van de kwaliteit die vooral ook vanuit Urban Space Studio is toegevoegd. Onze bredere ambitie hebben we niet alleen op 4 maart benoemd in de toelichting op onze plannen, maar ook in het *Inspiratiedocument*, dat we na publicatie van de nieuwe stedenbouwkundige variant van de gemeente hebben gepubliceerd op onze website <https://platformweeskinderendijk.nl>. Dinsdagavond merkte [REDACTED] op dat er op de OER-criteria (het schuifjesmodel) nauwelijks significante verschillen zijn tussen beide varianten. Maar op inhoud zijn die er natuurlijk wel. Ons *Inspiratiedocument* (bijlage 3) is juist bedoeld om de sterke elementen van beide plannen aan te grijpen om tot een nog beter Maasterras te komen.

Transparantie over consequenties van behoud

Positief was de volmondige en ruimhartige ambtelijke conclusie dat beide varianten voldoen aan de vereisten van de Omgevingsvisie doelen. Behoud van onze huizen behoort tot de mogelijkheden; het gemeentelijk planteam is van plan die consequenties inzichtelijk te maken.

Juist omdat de inhoudelijke consequenties niet veel uit elkaar lopen zijn we erg benieuwd naar de financiële consequenties. We hebben er begrip voor dat u de grondexploitatie als geheel achter gesloten deuren wilt bespreken, maar vinden dat we er recht op hebben om te weten wat gemeente Dordrecht denkt aan onze huizen te gaan verdienen.

We willen u met klem vragen om de (onderbouwing van de) financiële consequenties van behoud Weeskinderendijk openbaar te maken.

We hopen dat u de moeite wilt doen om onze achtergrondinformatie tot u te nemen in de aanloop naar volgende week. We kijken er naar uit om uw vragen te beantwoorden en stellen t op prijs als u eventuele specifieke vragen al vooraf aan ons wilt doorgeven, zodat we ons daar goed op voor kunnen bereiden.

Uiteraard blijven we ook na afloop graag met u in gesprek.

We kijken uit naar een open gesprek op 13 mei!

Met vriendelijke groet,

Bijlagen:

1. Reactie Urban Space Studio op concept-vergelijking
2. Aan Antea aangeleverde informatie (analyse op OER-criteria)
3. Inspiratiedocument

BIJLAGE – reactie op beoordeling Antea

Inhoudelijke bezwaren tegen 'beoordeling' en proces

- Licht negatief effect op 'wonen' door lager totaal aantal woningen
 - o Het college bouwt 2088 woningen, maar bebouwt ook deelgebied M5 – het terrein van het Woonwagenkamp. In onze plannen hebben wij dit gebied niet meegenomen, zoals aangegeven omdat Antea in het OER van 2023 nog stelde dat in de behoudende variant hier geen woningbouw mogelijk was.
 - o In het kader van de voorbereiding heeft Urban Space Studio verzocht om de woningaantallen per deelgebied. Het plaatje van de telstaat uit de presentatie van het college werd namelijk deels bedekt.
 - o Die informatie werd geweigerd.
 - o Inmiddels hebben wij, door de PDF-presentatie met Indesign te 'kraken', de achterliggende telstaat kunnen bekijken. Hieruit blijkt dat in deelgebied M5 564 woningen zijn geprojecteerd. In deelgebied M3/M4 bouwt het college 2088-564 = **1523** woningen.
 - o Wij hebben (conform de opdracht vanuit planteam Stadsas) gewerkt met 1900 woningen in M3 / M4. Dit bleek haalbaar, maar we hebben juist omwille van de kwaliteit een voorkeur uitgesproken voor de **1659** variant – waarin de woontorens zijn verlaagd. Met daarbij de opmerking dat minder woningen meer kwaliteit betekent.
- ➔ De bewering van Antea lijkt dus **onjuist**. Er is geen plan gemaakt voor deelgebied M5, maar op M3/M4 levert het plan van het college ons plan met 1900 danwel 1659 **meer woningen** op dan de variant van het college.
- Wisselend beeld kwalitatieve programma
 - o Allereerst is dit geen beoordelingscriterium in het schuifjesmodel.
 - o Wij kiezen inderdaad voor een programma dat aansluit op de provinciale uitgangspunten (2/3 betaalbare woningbouw, en minimaal 30% sociale huur). In het plan van de gemeente wordt kennelijk gemikt op een hoger segment.
 - o Antea verbindt geen oordeel aan dit kwalitatieve programma. Wij pleiten voor woningbouw voor de 'gewone Dordtenaar', maar voor wie je wilt bouwen is uiteindelijk een politieke keuze.
- Groter ruimtebeslag van auto-infrastructuur in het gebied door ventweg en Weeskinderendijk-Oost
 - o In het plan van het college wordt voor de aanlanding van de brug gewerkt met een straatbreedte van circa 30 meter.
 - o Ons alternatief gaat uit van 50 meter. Dit laat ruimte voor een ventweg voor (langzaam) verkeer op het Maasterras zelf, en zorgt voor lucht en (openbare) ruimte in het plan. Voor bomen die zowel hittestress tegengaan als geluidhinder wegnemen. In combinatie met de grotere afstand van de rijbaan tot aan de gevels zien wij hierin enkel positieve effecten, geen minpunt.
- Licht positief effect op kwaliteit openbare ruimte in M4 door beperktere ophoging en openheid van bouwblokken
 - o Wij onderschrijven dit positieve effect.
 - o We betreuren het dat de andere elementen uit het Schuifjesmodel, waarop ons plan in vergelijking met het plan van het college fors positiever scoort, niet worden benoemd.

Daarbij denken we bijvoorbeeld aan toekomstbestendigheid en klimaatadaptatie, ruimte voor water, bomen en openbaar groen in M3/M4, de sterk verbeterde toegankelijkheid (minder trappen), de cultuurhistorische waarde, biodiversiteit,

behoud beeldbepalende boomstructuren en de verbinding met de omliggende gebieden.

- Slechtere woon- en leefkwaliteit (geluid) op hogere bouwlagen
 - o Voor zover wij hebben kunnen achterhalen heeft dit alleen betrekking op de toren nabij de brug. Deze kan opgeschoven worden zodat de impact van het geluid hier minder wordt.
 - o De door de gemeente gevraagde 1900 variant heeft inderdaad meer hogere bouwlagen. Het is nogal raar om ons te verwijten dat we aan de opdracht van de gemeente voldaan hebben!
 - o In onze 1659 variant worden de woontorens al fors teruggebracht. Hoe minder woningen, hoe minder hoge bouwlagen, en hoe meer kwaliteit.
 - o Door het bredere profiel van de Brugweg slaat minder geluid op gevels flankerende bebouwing, wat juist positief zou moeten scoren.

Aantrekkelijke stad		Indicator	Toelichting plan WKD	Vergelijking met plan gemeente
1.1 Wonen	Het maken van sterke en gedifferentieerde leefbare woonwijken waar bewoners zich thuis voelen, waarbij het streven is naar optimalisatie van evenwicht tussen vraag en aanbod	Kwantitatieve en kwalitatieve beoordeling van de aansluiting van het woningbouwprogramma op de woonbehoefte marktvraag.	Ambitie college is als taakstellend uitgangspunt meegegeven. Plan WKD: bestaande als nieuwe bewoners maken onderdeel uit van de nieuwe buurt. Stedenbouwkundige opzet zorgt voor een sterkere differentiatie aan woningtypen (niet alleen gesloten bouwblokken) en daarmee doelgroepen. Nadrukkelijke focus op brede doelgroep (senioren, gezinnen) in het groene autoluwere deel. Sterke(re) sociale cohesie (thuis voelen) door behoud bestaande (woningen en) bewoners.	Identiek, mogelijk zelf een kleine plus ten opzichte van het gemeentelijke plan.
1.2 Voorzieningen	Voldoende ruimte bieden aan voorzieningen, zoals scholen, sportfaciliteiten, winkels en 1e lijn medische zorg en groenvoorzieningen en streven naar multifunctioneel ruimtegebruik;	De nabijheid van voorzieningen (maatschappelijk, onderwijs, zorg, horeca, detailhandel) binnen Maasterras.	Ambitie college is als taakstellend uitgangspunt meegegeven. Bereikbaarheid groenvoorziening verbeteren, zie inspiratiedocument.	NB wordt deze ook in variant gemeente gehaald??? Deel voorzieningen in M5 geplaatst. Onbereikbaar!
1.3 Cultureel Erfgoed	Behoud en waar mogelijk versterking van cultuurhistorische waarden;	Impact op de (mogelijk) aanwezige historische waarden (archeologische en cultuurhistorische waarden) en de mogelijkheden om deze in	Behoud karakteristieke jaren '30 dijkwoningen & ronde hoek, stedenbouwkundig karakter /opzet Oud Krispijn;	Vele malen beter. WKD wordt niet gesloopt. Piramide is nieuw element

		te passen (beleefbaar te maken) in de ontwikkeling	• Behoud dijkstructuur • Respecteren hoogtegrens kerktoren • Behoud waardevolle en beeldbepalende bomen	
1.4 Inrichting Openbare Ruimte	Hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte waarbij het streven is naar participatie in inrichting en beheer.	De kwaliteit van de openbare ruimte in het gebied.	• Toegankelijk groen • Bomen – goed voor privacy EN tegen hittestress • Beperkte maar toegankelijk, gebruik van (beperkte) hoogteverschillen • Participatie? Bottom up initiatief!	Minder bomen. Minder groen. Veel trappen, geen open gebied (toegankelijkheid)

Bereikbare Stad		Indicator	Toelichting plan WKD	Vergelijking met plan gemeente
2.1 Verkeersafwikkeling (autobereikbaarheid)	Werken aan een optimale bereikbaarheid van economische kerngebieden	Effecten op de verkeersafwikkeling (etmaalintensiteiten, doorstroming op kruispunten) en de bereikbaarheid voor autoverkeer.	Niet verkeerskundig onderzocht. Ruimte voor ventweg(en), scheiden van bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer. Geen extra kruispunt ter hoogte van het viaduct.	Kortere lus (Hugo de Grootlaan). NB Meerwaarde kortere lus niet duidelijk, effect op toegankelijkheid en gebruikerswaarde van het groen. Zie inspiratiedocument.
2.2 Langzaam verkeer	Dordrecht moet een echte fietsstad worden	De beschikbaarheid van langzaam verkeervoorzieningen en de wijze waarop het plan langzaam verkeer stimuleert.	Fietstoegankelijkheid binnen de stad optimaal geborgd. Ventwegen voor bestemmingsverkeer.	Toegevoegde waarde voor fietsen binnen Dordt beperkt (piramide).
2.3 Openbaar Vervoer	Stimuleren van het (H)OV	De aanwezigheid en bereikbaarheid van openbaar vervoer en de wijze waarop het plan het gebruik van openbaar vervoer stimuleert.	Bushalte centraal in het gebied (einde aanlanding). Auto's in parkeerhub onderbrengen.	NB
2.4 Parkeren	Parkeerbeleid en innovatieve verkeersoplossingen dragen bij aan het verminderen van het autogebruik	Het parkeerbeleid in het gebied en het ruimtebeslag voor parkeervoorzieningen.	• Ontwerpuitgangspunt Parkeren in Hub blijft overeind (concept-Kurvers / Witteveen + Bos). •	Parkeernorm vloeit voort uit maximum belastbaarheid verkeersmodel. In hoeverre realistisch?

Mobiliteit



Hellingspercentage tussenstraten circa 1,5%, circa 2,50 meter verhoging bij aanlanding brug.

Brug is hier op maaiveld, oversteekbaar vanaf dit punt.

Afwaarderen/verwijderen rijbanen Weeskinderdijk
Beneden op dit deel, zoals gemeentelijk alternatief.

Fietspad blijft.



Fietspad Brugweg zoals variant Witteveen en Bos.

Fiets- en voetpad onder viaduct door.

(Bezoekers)parkeren in mobiliteitshub = uitgangspunt.

Aanvullend: mini parkeerhubs onder bouwblok, maaiveld (auto en fiets).

Gedeeltelijk, zodat er ruimte is om bomen in de binnenplaatsen te laten groeien. Geen parkeerconstructie onder de openbare ruimte.

Ventweg (auto en fiets) in een richting, onder viaduct door.

Parkeerhubs ontsloten via ventweg.

Weeskinderdijk Oost bereikbaar voor bestemmingsverkeer. Doodlopende weg met keurvoorziening.

Hugo de Grootlaan op huidige plek behouden. Wel afwaarderen naar 2x1 en 30 km/h.

Gezonde stad		Indicator	Toelichting plan WKD	Vergelijking met plan gemeente
3.1 Spelen, bewegen & ontmoeten	Bewoners verleiden tot meer bewegen	De ruimte voor en kwaliteit van (openbare) sportvoorzieningen, pleinen en andere openbare ruimte.	Meer ruimte voor spel, wandelen en bewegen binnen plangebied. Autovrije tussenstraten Parkbuurt. NB Inspiratiedocument: geen barrière tussen park en bebouwing: verleiden tot meer bewegen.	Groen slecht bereikbaar door barrières (N, Z) Auto door oostelijk deel van het plangebied.
3.2 Mate van functie-menging	?	Inventarisatie van de aanwezige milieucategorieën en -contouren in en rond het plangebied en de relatie met het nieuwe woon-werkgebied (rust of reuring)	Reuring aan de stadsstraat (gebiedsentree t/m voorzieningencuster), rust in het binnengebied/zijstraten.	Geen interactie tussen Oost- en west deel M3/M4. Piramidewand belemmert interactie met centrum Dordt
3.3 Luchtkwaliteit	Streven naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit: zicht op WHO norm	De concentraties luchtverontreiniging (fijn stof en stikstofdioxide) binnen het plangebied en de effecten van het plan op de luchtkwaliteit in de omgeving.	???	???
3.4 Externe veiligheid en zelfredzaamheid	Voldoende mogelijkheden voor zelfredzaamheid van inwoners	Inventarisatie van de aanwezige risicobronnen en -contouren. Beschouwing van de zelfredzaamheid. Dichtheidsbeleid/gebiedstypologieën in relatie tot Omgevingswet.	• Toegankelijkheid gebied vanuit Krispijn en oude stad	Door trappen niet toegankelijk. Steile wand aan N zijde
3.5 Geluid	Inzetten op een akoestisch aanvaardbare woon-, werk- en leefomgeving	De geluidbelasting als gevolg van omgevingslawaaï (industrie (incl. nestgeluid), spoor, scheepvaart, wegverkeer) en de effecten van het plan op de geluidbelasting bij bestaande gevoelige objecten in en rond het plangebied (wegverkeerslawaaï). Cumulatieve belasting. Effecten in relatie tot gezondheid (bijv. aantal geluidgehinderen en slaapgestoorden of weergave geluidsklassen,	• Optimaal benutten geluidafschermende werking wanden langs aanlanding voor opener binnengebied • Breder profiel aanlanding dan gemeentelijk model: woningen hieraan staan	Door werken met dove gevels wordt formeel voldaan aan normen.

		aantal geluidsluwe gevels, scoren verschillende ontwerpogaven, nader te bepalen)	verder van de rijbaan (geluidsbron) en worden bovendien afgeschermd door bomen.	
3.6 Bodem en explosiev en	Gestaag verbeteren van de bodemkwaliteit	Inventarisatie van de aandachtspunten vanuit bodemkwaliteit en niet-gesprongen explosieven	•	
3.7 Trillingen	NVT	Mogelijke trillingshinder in het gebied (spoor).	• Bouwsloot	

Vestigingsklimaat		Indicator	Toelichting plan WKD	Vergelijking met plan gemeente
4.1 Huidige bedrijven en kantoren	De aantrekkingskracht van Dordrecht behouden en versterken	Kwantitatieve en kwalitatieve beoordeling van de aansluiting van het woningbouwprogramma op de woonbehoefte-marktvraag.	Behoud deel bestaande ondernemers (WKD).	Geen ruimte voor bestaande ondernemers
4.2 Nieuwe bedrijven en kantoren	Koppelen van onderwijs- en arbeidsmarktbeleid: "In Dordt kun je gegarandeerd aan de slag";	De nabijheid van voorzieningen (maatschappelijk, onderwijs, zorg, horeca, detailhandel) binnen Maasterras.	Royaal opgezet voorzieningenplein rond oude houtzagerij – met logische routing in gebied – biedt ondernemerskansen	Beperkte ruimte

Klimaatbestendige stad		Indicator	Toelichting plan WKD	Vergelijking met plan gemeente
5.1 Waterveiligheid	Dordrecht is in 2035 een zelfredzaam eiland	De risico's op en impact van overstromingen door hoge waterstanden in de Oude Maas.	Meer open ruimte = meer plek voor shelter. Waterveiligheidsopgave non-existent	Hoeveelheid trappen draagt niet bij aan zelfredzaamheid minder mobielen.
5.2 Wateroverlast	Dordrecht bouwt klimaatadaptief	De impact van oppervlaktewater , grondwater en hemelwater op het planvoornemen en vice versa, de mogelijkheden voor waterberging (onverhard oppervlak).	Groene daken, afkoppeling hemelwater, volop infiltratiemogelijkheden in tussenstraten, binnenplaatsen en wadi.	Dikke min! Infiltratie in dak parkeergarage?? Geen bergingscapaciteit in plan. Water spoelt van piramide af.
5.3 Grondwater en bodem	NVT	De impact op grondwater en de risico's op bodemzetting	• Beperkter ophogen van het terrein.	Mogelijk meer bodemzetting door grote hoeveelheid nieuw grond (piramide).
5.4 Hittestress	Dordrecht versterkt haar robuuste groenblauwe structuur tot aan de voordeur	De impact van hittestress en mogelijkheden om hittestress te voorkomen of te beperken.	• Toegankelijk groen: • Bomen – goed voor privacy EN tegen hittestress • Behoud bestaande bomenrijen/structuren. • Groen tot aan de voordeur (groene autovrije tussenstraten). • Nieuwe robuuste bomenlaan (stadsentree). • Inspiratiedocument: uitbreiden singelstructuur (Tuinbuurt). • Inspiratiedocument: park Tuinbuurt onderdeel van robuuste groenstructuur.	Geen bomen. Minder groen Geen groen (of blauw) in M3 / M4. Water in M5 niet bereikbaar?

Energieneutraliteit		Indicator	Toelichting plan WKD	Vergelijking met plan gemeente
6.1 Duurzame energie	Dordrecht is energieneutraal in 2040. Alle huizen en gebouwen worden gefaseerd aardgasvrij; optimaal benutten van warmtebronnen (restwarmte, geothermie, aquathermie) en doorontwikkeling van het warmtenet. Alle energie die nodig blijft, wordt duurzaam opgewekt	De mogelijkheden om energiegebruik terug te dringen en duurzame energie op te wekken.	NB	NB
6.2 Circulariteit	Dordt zet in op circulariteit bij gebiedsontwikkeling	De mogelijkheden voor circulair bouwen binnen Maasterras.	Levenscyclusverlenging is summum circulariteit.	?? Meerwaarde slopen bestaande aanlanding onduidelijk

Biodiversiteit		Indicator	Toelichting plan WKD	Vergelijking met plan gemeente
7.1 Beschermd de natuur gebieden	NVT	De mate van aantasting van de n.v.t. instandhoudingsdoelstellingen van omliggende Natura 2000-gebieden, NNN en belangrijke weidevogelgebieden.	??	??
7.2 Soorten	Monitoren van de biodiversiteit	De mate van aantasting en versterking op de instandhouding van beschermde soorten.	• Beeldbepalende boomstructuren en waardevolle bomen* blijven behouden. • Meer ruimte voor nieuwe soorten.	Beeldbepalende structuren / waardevolle bomen verdwijnen.
7.3 Groenblauwe structuur	Behoud en versterking van de biodiversiteit	De impact op bestaande groenstructuren en bomen en de mogelijkheden voor uitbreiding van de groenblauwe structuur in Maasterras.	• Groene zones lopen in elkaar over • Handhaven bestaande boom- en groenstructuren • Groen op alle schaalniveaus: van binnentuin/stoep, groene straten, naar wadi, naar twee buurt parken, zie inspiratiedocument.	Groen afgesneden (barrière) van het gebied.



* Zie Bomenlijst Gemeente Dordrecht 2020

Verbeterkansen Maasterras

Terug naar de menselijke maat met
de kwaliteit die Dordt verdient.

Inspiratiedocument

Platform Weeskinderendijk
April 2025



I Inleiding

Weeskinderendijk

Najaar '24 heeft Urban Space Studio op ons verzoek (met een Quickscan) aangetoond dat een andere stedenbouwkundige opzet mogelijk is, waarbij de ambities van de gemeente kunnen worden gerealiseerd EN onze 44 huizen kunnen blijven.

In januari vroeg team Stadsas Dordrecht ons om de Quickscan uit te werken tot een compleet plan. (NB Het projectteam wist toen al dat het traject-Kurvers tot bijstelling zou leiden.)

Met inspiratiesessies hebben we de wensen en eisen uit de buurt opgehaald en hebben we met Urban Space Studio een plan ontwikkeld. Dit plan, dat de steun kreeg van de huiseigenaren aan de Weeskinderendijk, hebben we op 5 februari gepresenteerd aan wethouders Burggraaf en Van der Kruijff.

Toen vervolgens de conclusies van het traject-Kurvers openbaar werden, kregen we het verzoek ons ontwerp bij te stellen op de geluidsbeperkingen die voortvloeien uit de infra (die dus niet gaat verdwijnen). Ook deze uitdaging hebben we samen met USS opgepakt.

Naast een nieuw ontwerp bevatte onze presentatie van 4 maart dan ook een pleidooi voor een discussie over de kwaliteit van het Maasterras.

Inmiddels ligt er ook een nieuw plan van het College. Een innovatief plan, dat straks wordt vergeleken met de varianten van Kurvers en ons.

Naar onze mening is een keuze tussen deze varianten nog prematuur. We zien op deelthemas nog volop verbeterkansen om te komen tot een kwalitatief beter plan. Dat beter aansluit op de menselijke maat, en op de kwaliteit die Dordt verdient.

Als Platform Weeskinderendijk ziet we voor onszelf geen rol om nu voor de derde keer met een planuitwerking te komen. Zeker niet, omdat nog onduidelijk is of de raad open staat voor een discussie over kwaliteit.

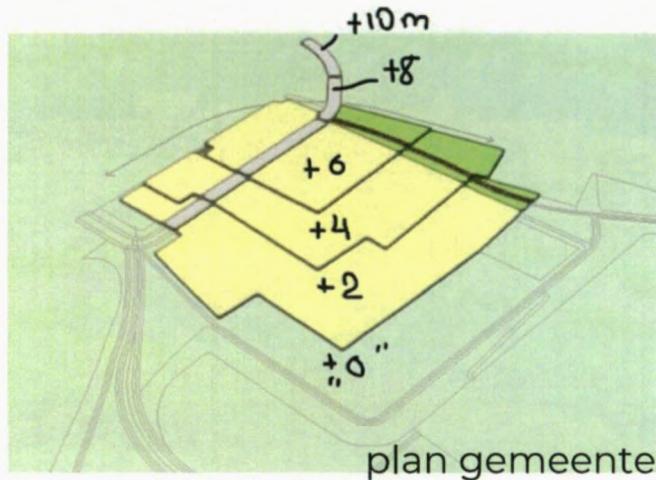
Met dit inspiratiedocument willen we een bijdrage leveren aan de discussie over welke kwaliteiten Dordt nu eigenlijk wil op het Maasterras. We hopen dat dit er toe leidt dat we terugkeren naar de tekentafel, om (met behoud van onze huizen) te focussen op de gewenste kwaliteiten op het Maasterras. Een gebied vol potentie, dat het verdient om goed over na te denken, voordat er overhaaste besluiten worden genomen.

**Platform Weeskinderendijk
april 2025**



Weeskinderendijk

Maaiveld tot aan brugdek brengen ten koste van verbindingen?

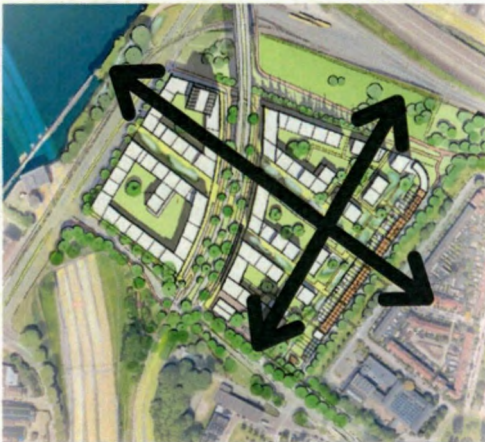


Positief

- Geen peilers in gebied
- Ruimte voor parkeren onder maaiveld

Negatief

- Wat doet dit met het leefklimaat, als autos op straat voorbijrazen?
- • Geen verbinding tussen Oost en West (M3 en M4_ (of gaan ze soms stoplichten op de afrit van de brug plaatsen?)
- • Toegankelijkheid minder validen (trappen in gebied en hoge wanden aan Noord- en Westzijde, wat verbindingen bemoeilijkt.)



plan WKD

Positief

- Onze meer traditionele benadering zorgt voor meer verbinding binnen de wijk en met omliggende buurten.

Negatief

- Geen parkeervoorzieningen onder woontorens (iets verder lopen naar hub aan spoor)

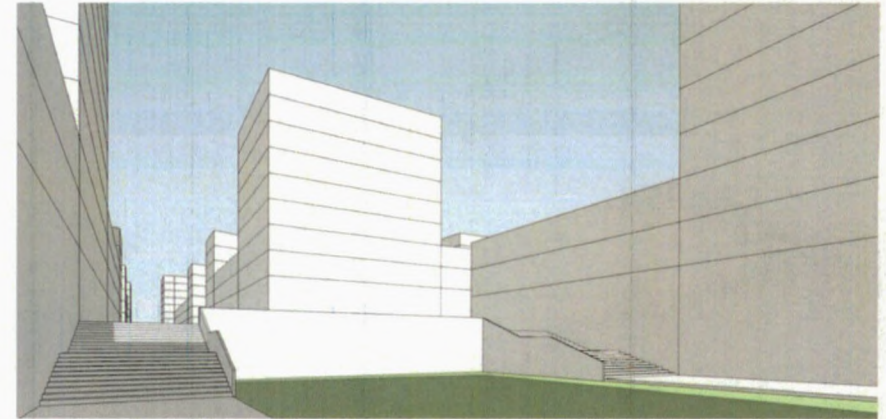
Morfologie en open karakter



plan anno 2021 (Visie gemeenteraad)



plan WKD



nieuwe plan gemeente



Ten opzichte van de oorspronkelijke Visie Spoorzone, zoals vastgesteld door de Gemeenteraad in 2021 is, door het toevoegen van steeds meer woningen, het gebied steeds verder verdicht. Positionering op een heuvel met hoge, gesloten wanden tbv geluid geeft ook een meer gesloten karakter. Dit gaat ten koste van de zachtheid en de warmte van het plan



Weeskinderendijk

Hoe toegankelijk is het groen?



plan gemeente

In plan gemeente liggen de groene verblijfsruimtes buiten het hart van het Maasterras / M3 & M4.

Bovendien is het groen aan Noord- en Westzijde afgeschermd door hoge wanden, en op deelgebied M5 afgeschermd door water en wegen. Los van de kwalitatieve aspecten en betekenis voor de ecologie, vermindert de afscheiding de gebruikswaarde van het groen.



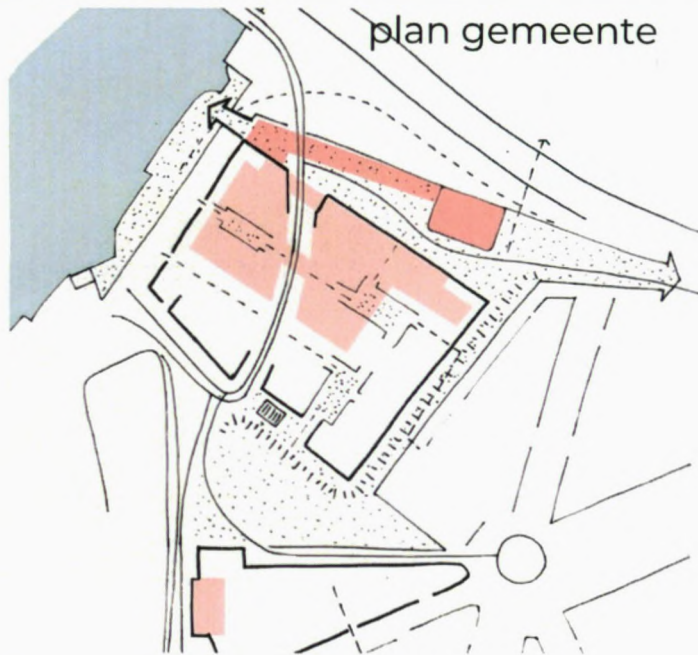
plan WKD

De alternatieven van Platform WKD brengen het groen naar binnen in deelgebied M3/M4. Groen, tenzij is uitgangspunt.

Als er minder hoogteverschillen op maaiveld zijn, en het autoverkeer juist NIET op maaiveld wordt afgewikkeld, ontstaat bovendien meer ruimte voor verbindingen met parkstructuren.



Parkeerkelders onder maaiveld gaan ten koste van bomen.

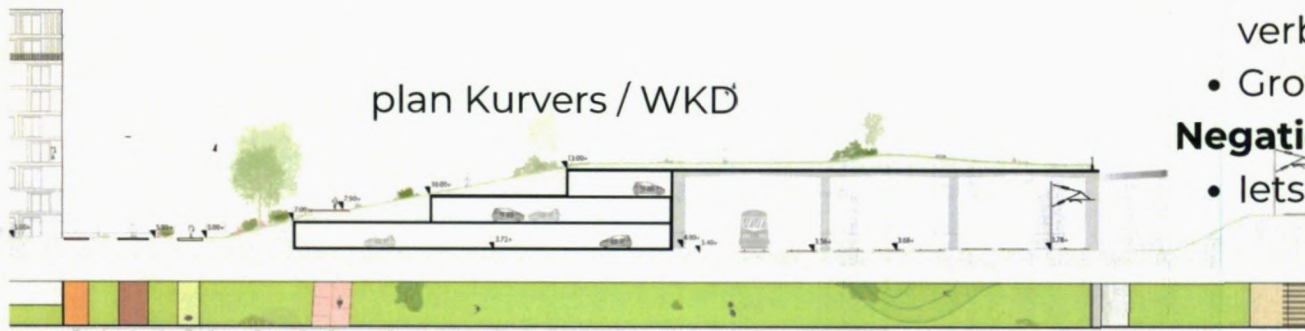


Positief

- Overall dichtbij parkeren

Negatief

- geen ruimte voor bomen in het gebied (bomen kunnen niet wortelen op dak P-garages)
- hierdoor grotere kans op hittestress en geluidsoverlast



Positief

- Meer synergie in grote parkeerhub (deelmobiliteit etc)
- Ruimte voor bomen in randen hub en tussen woonbebouwing (klimaatadaptatie, verblijfsklimaat)
- Grote hub draagt bij aan overkluizing OV

Negatief

- Iets verder lopen naar parkeerplaats bewoners



Weeskinderendijk

Behoud beeldbepalend stadsgezicht & overgang naar omgeving



NB impact op omliggende wijken is geen toetsingscriterium in beoordeling college!



Karakteristieke jaren '30 dijkwoningen.

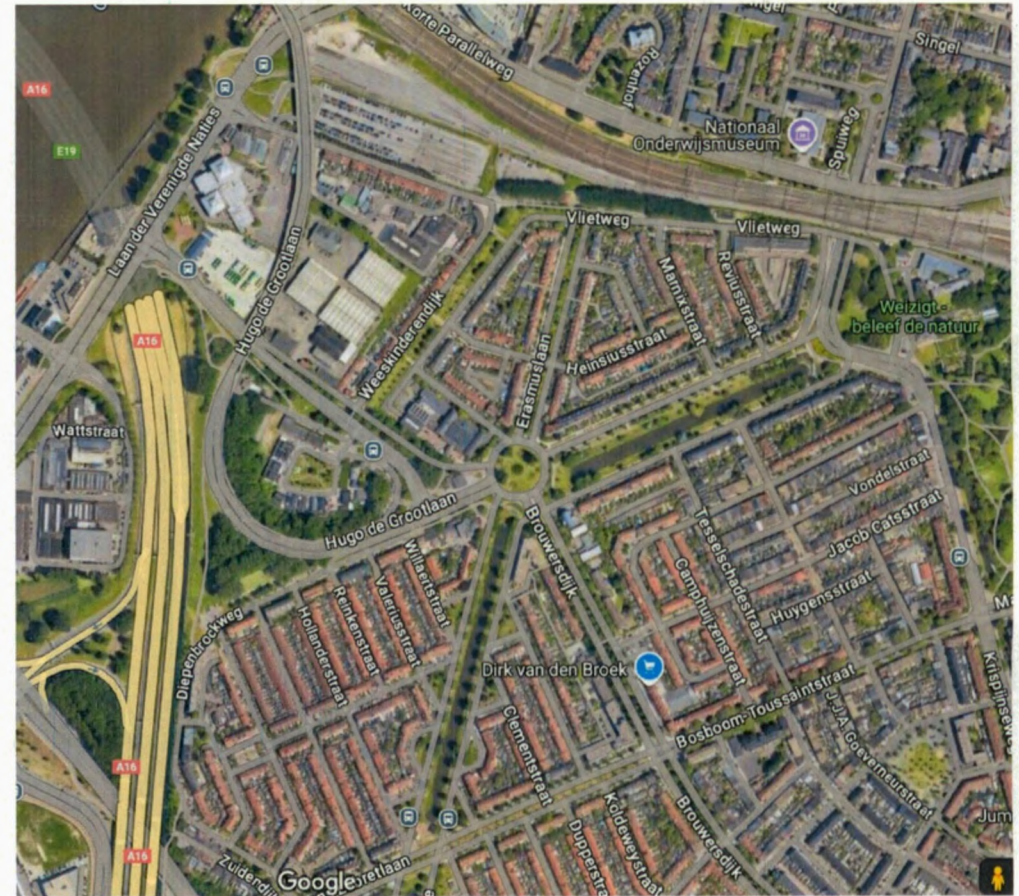


Weeskinderendijk

Aansluiting op bestaande singelstructuur

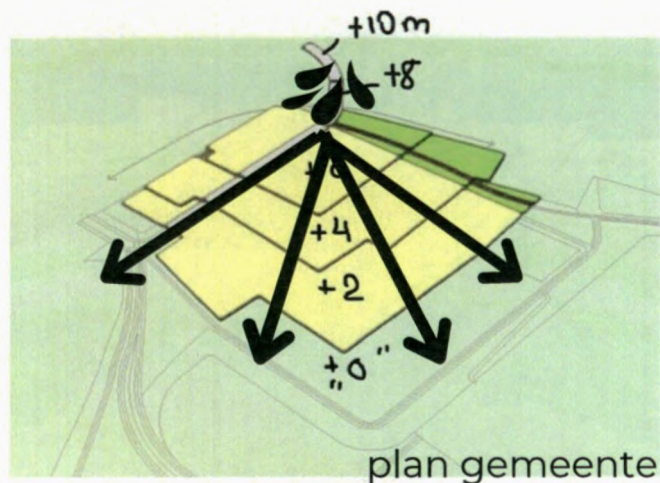


**Openheid
draagt bij aan
verbinding**



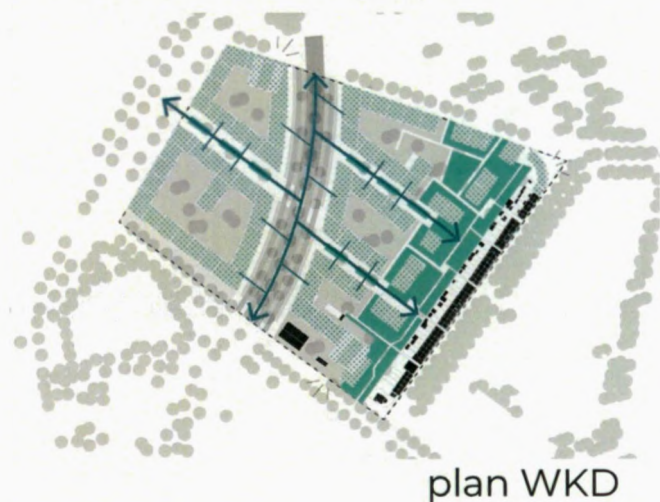
**Kunnen we aansluiten op de bestaande
stedenbouwkundige structuren?**

Klimaatadaptatie: infiltreren of afvloeien?



Op een kwart piramide zal het water de neiging hebben om af te vloeien naar het laagste punt.

Daarbij bemoeilijken de parkeerkelders op maaiveld infiltratie.



In de alternatieven van Platform WKD is regenwater als zichtbaar element in de buurt ingebracht. Niet alleen in de wadi / bouwsloot, maar ook in de nieuw te realiseren bouwblokken op M3 en M4



Weeskinderendijk

Behoud waardevolle bomen



Legenda

Beschermde gebieden (complexen)

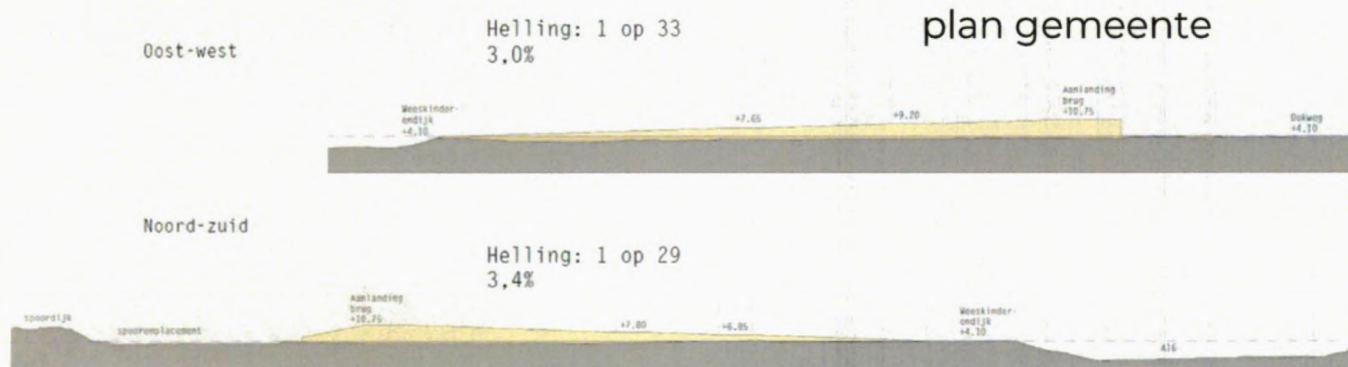


Bomenlijst 2020

- Ere-klasse
- Monumentaal
- Toekomstboom
- Overige waardevolle boom

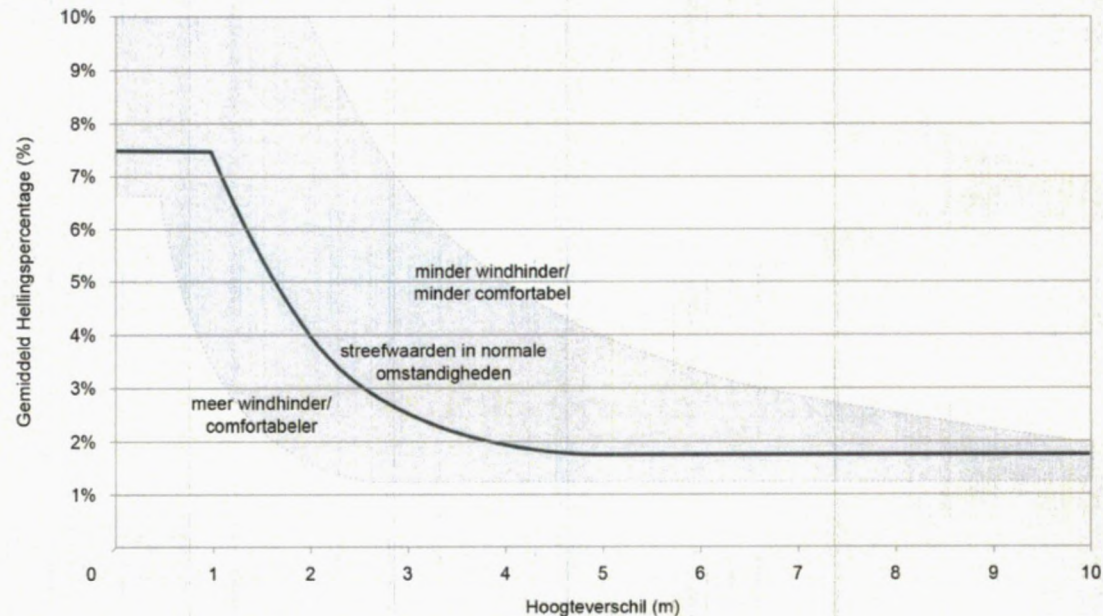
In plan WKD blijven waardevolle bomen behouden.
Onduidelijk of dit in het geval van het collegeplan ook het geval is.

Hellingpercentages voor fietsverkeer



Constatering:

Hellingpercentages van 3% of meer vallen, gezien de te overbruggen hoogte van ca 10 m, buiten de ontwerpnormen van CROW en de fietsersbond (figuur rechts)





Weeskinderendijk

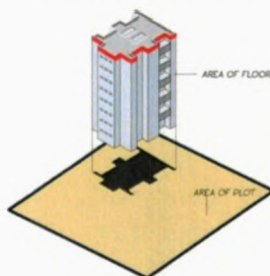
Hoe intensief willen we bouwen op het Maasterras?



Figuur 0.3 Onderzochte alternatieven Behoudend, Hoogstedelijk en Groen & Gezond

Wil Dordt uitgaan van Basisvariant Raad (1000 woningen op fase 1), Behoudend (1300) of toch hoogstedelijk?

En: Waarom niet intensiever bouwen op andere plekken in Dordrecht / in de Spoorzone (bijv toekomstig station Amstelwijck)?



FSI



Vooral nadelen bij hoogbouw

Hoogbouw is erg in de mode, maar heeft risico's en levert meestal geen wezenlijke bijdrage aan het woningtekort, betoogt *Friso de Zeeuw*.

De bevolkingsgroei vestigde in september een record: 22.629 Nederlanders erbij, de hoogste groei in een maand ooit. Het toont weer dat we vaart moeten maken met woningbouw.

Het woningtekort neemt snel toe en hoogbouw met appartementen is steeds populairder. Zo'n tachtig woontorens staan in de planning. Op papier lijkt hoogbouw ideaal: veel woningen op een kleine locatie, energiezuinig, en - mits gebouwd bij trein of metro - goed voor duurzame mobiliteit. Het past prima in de Nederlandse planningsdoctrine, die zich richt op verdichting van stedelijke functies. De nieuwe iconen versterken de grootstedelijke allure.

Dit positieve beeld berust echter grotendeels op drijfzand. Hoogbouw - met torens vanaf zeventig meter - heeft evidente nadelen. Woontorens zijn duur. Onze slappe bodem vergt een kostbare fundering; met veiligheidseisen, complexe bouwtechniek en installaties leidt dat tot bouwkosten die per vierkante meter woonoppervlak oplopen tot bijna het dubbele van laagbouw.

Appartementen in hoogbouw-woontorens belanden zo onvermijdelijk in de hoogste prijssegmenten: minimaal 4.000 euro per m², meestal meer. Onderhoud van trappenhallen, liften, sprinklers, glazenwassers leiden tot buitenproportionele vaste

exploitatiekosten. Wie is aangewezen op goedkope woonruimte kan dus niet in hoogbouw terecht.

Volgens de architecten Rudy Uytenhaak en Sjoerd Soeters, die studie hebben gemaakt van efficiënt ruimtegebruik van verschillende woonvormen en bouwhoogtes, is met zes verdiepingen een dichtheid tot zelfs tweehonderd woningen per hectare te bereiken. Ga je hoger, dan wordt de verhouding tussen gebruiksoppervlak en het bruto-vloeroppervlak steeds ongunstiger. Torens zijn „als avocado's met een dikke pit“, aldus Uytenhaak. Er is veel ruimte nodig voor bijvoorbeeld liften, trappenhuisen, gangen, leidingen en constructies. „Boven de 70 meter heb je bijna alleen nog maar pit en bijna geen vruchtvlees meer.“

Planning en uitvoering van hoogbouw vergt een lange doorlooptijd, tien jaar of langer. De plannen van de recent in aanbouw genomen torens zijn gepland vóór de crisis die eind 2008 begon. De lange doorlooptijd, de onmogelijkheid om het project te faseren en de kosten maken deze woonvorm uiterst kwetsbaar bij een nieuwe crisis. Plannen blijven dan papier. Ontwikkelaars, beleggers en bouwers lopen grote financiële risico's. En de stad kijkt jarenlang aan tegen open gaten - of een half afgebouwde betonmassa.

Voor de meeste gezinnen biedt hoogbouw geen aantrekkelijk alter-

natief. Straatmilieus rondom hoogbouw zijn zelden geschikt voor kinderen; die spelen ver buiten het zicht van ouders. Bij senioren is hoogbouw evenmin in trek. Zij noemen de afstand tot de straat en het gemis van buurtgevoel vaak als bezwaar.

Kan hoogbouw samengaan met een levendige, aantrekkelijke stad op de begane grond? Stedenbouwkundige Marlies de Nijs onderzocht het in *High-rise op ooghoogte* en zag dat slechts bij één op vijf van de hoge gebouwen uit de periode 2004-2015 een 'plint' - een onderverdieping met winkels of garages - zowel functioneel als architectonisch een levendig, aantrekkelijk straatbeeld biedt. In het algemeen geldt de stelling 'meer hoogbouw leidt tot een levendige stad' dus niet. Hoogbouw in een stedelijk centrum of in een winkelstraat maakt de kans op een 'levendige plint' wel groter.

Deze kritiek betekent niet dat je helemaal met hoogbouw moet stoppen. Selectief toegepast op centrumlocaties met een zeer hoge grondwaarde en bij ov-knooppunten kan hoogbouw een verrijking voor de stad betekenen. Maar dan wel ingepast in een uitstekend stedenbouwkundig plan. Elders geldt: begin er niet aan.

Friso de Zeeuw is emeritus hoogleraar gebiedsontwikkeling

Intensieve hoogbouw is niet altijd meest efficiënt en prettig (NRC)



Weeskinderendijk

Waarom per se korte lus?



Een korte lus vormt een barriere binnen deelgebied M5. Effectief kan M5 nog altijd maar gedeeltelijk worden benut. Woonfuncties en verblijfsfuncties worden van elkaar gescheiden.

Door grotendeels over het oude trace te rijden kunnen mogelijk kosten worden bespaard en ontstaan er ook meer verbindingen.



Noot

**In dit document zijn gedeeltes onleesbaar gemaakt
op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:**

- Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (naam)
- Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (e-mail)