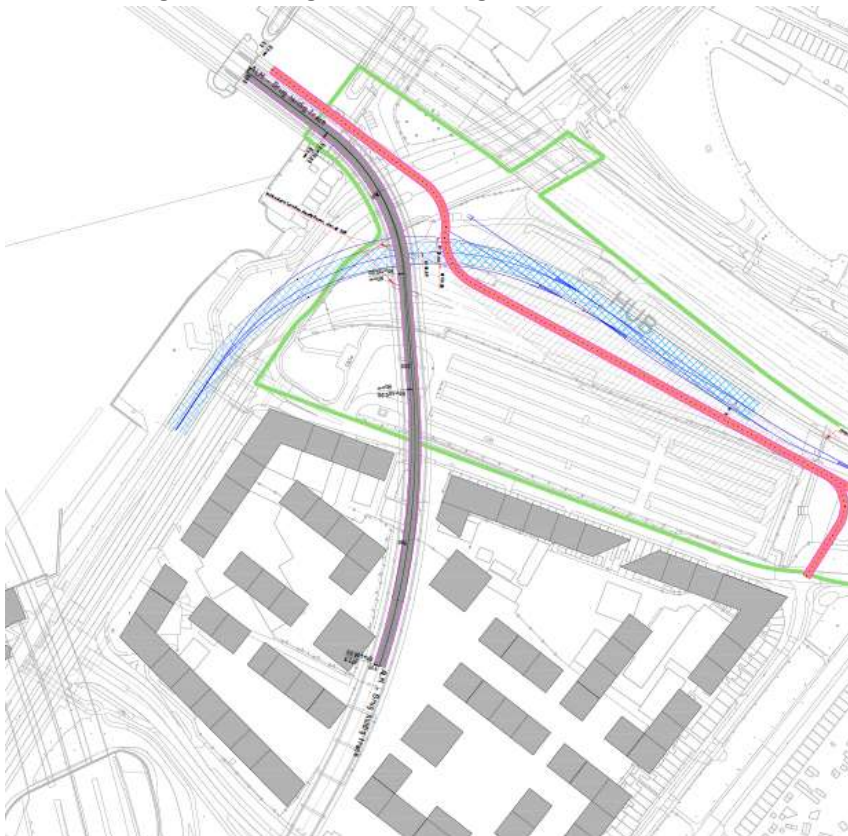


MEMO

Van Projectteam Maasterras
Aan Gemeenteraad Dordrecht
Datum 22-05-2025
Betreft Ambtelijke reactie op " Inspiratiedocument: Verbeterkansen Maasterras", bijlage bij de raadscommissievergadering van 13 mei 2025.
Bijlagen geen

Reactie op Sheet 2: Maaiveld tot aan brugdek brengen ten koste van verbindingen?

- Onder negatief: bullet point 1: de ca. 15.000 auto's die via de Zwijndrechtse Brug " landen" op het Maasterras rijden in zowel het plan van de gemeente als in het voorstel van USS/Platform WKD door de wijk. Daar is geen verschil. De wijze waarop dit verkeer wordt "opgevangen" is wel verschillend:
In Voorstel van USS/Platform WKD is de brug verlengd en blijft, net als in de huidige situatie, als losstaand viaduct op peilers tot ca. midden in de wijk. In bijgevoegde tekening ziet u wanneer de weg dan op maaiveld is. De ernaast gelegen woningen kijken dus tegen of op een viaduct. Bomen kunnen niet vlak langs het viaduct staan en de geluidbron bevindt zich hoger, waardoor hogere woonlagen ook meer geluidoverlast hebben.



In het plan van de gemeente stopt de brug op " Het Groene Balkon". Vanaf dat moment wordt het een stadsstraat, ingericht als 30 km/u weg met fietspad en trottoirs erlangs en bomen (op een grondpakket).



Reactie op: Negatief: bullet point 2: "geen verbinding".

In het voorstel van USS/Platform WKD is er eenzelfde barrière als de aanlanding op maaiveld is. Maar dan liggen er ook nog aan weerszijden ventwegen langs, die ook overgestoken moeten worden. Daarvoor kan er zolang het viaduct niet te laag is onderdoor gelopen worden mits eerst de ventwegen worden overgestoken. In hoeverre dit sociaal veilige en prettige ruimtes worden is nog de vraag.

Plan gemeente: In het plan van de gemeente wordt nadrukkelijk geen afrit meer gemaakt. De brug stopt bij het Balkon en gaat over in een stadsstraat, die wordt ingericht als 30 km/u straat. Oversteekplaatsen zullen dus zeker gemaakt worden. Of dat met zebrapaden, een stoplicht of anders ingericht gaat worden is nog uit te werken.

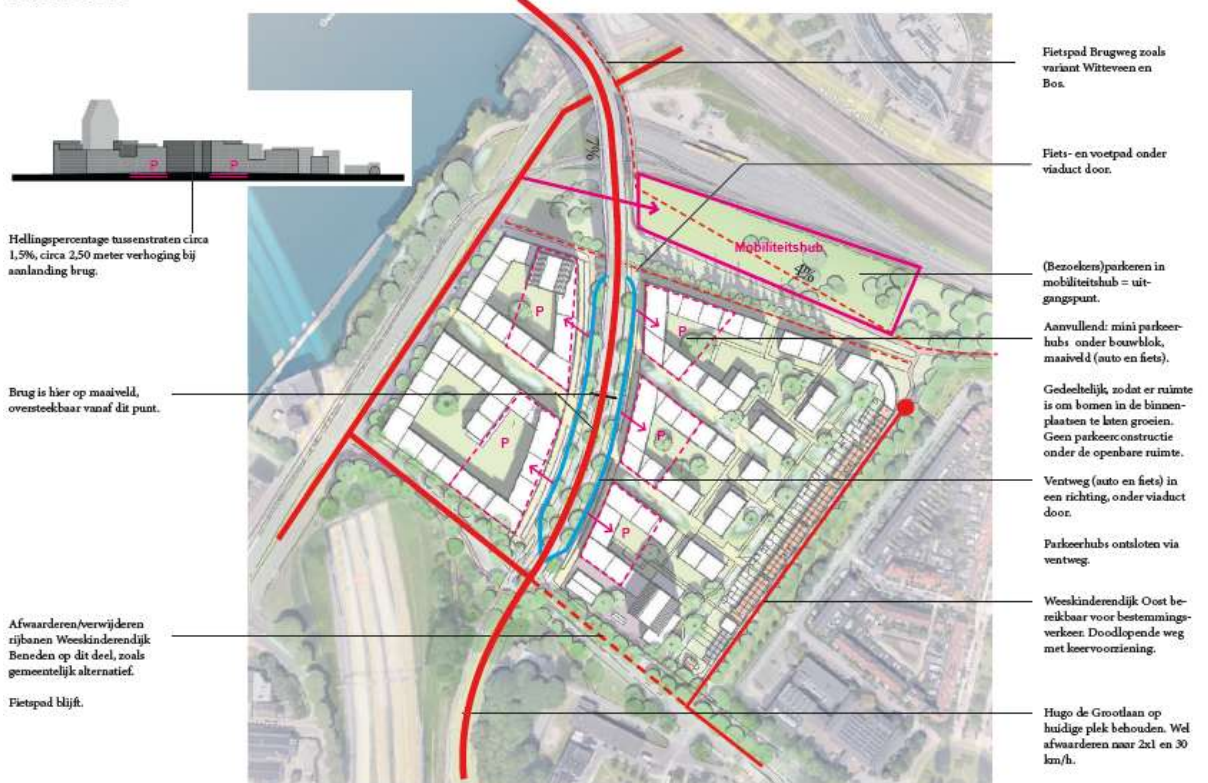
'Toegankelijkheid'. In het plan van de gemeente zijn alle woningen te bereiken, ofwel gelijkvloers ofwel via hellingbanen. Het hele gebied is, op de stadstraat na, geheel autovrij. Auto's rijden er alleen omheen op de Dokweg, en de verlegde Weeskinderendijk Beneden. De woonstraten en pleinen zijn alleen voor vergunninghouders, calamiteitenvervoer en verhuis-

en bezorgdiensten bereikbaar. Dat is ook de reden dat alle voorzieningen aan de buitenranden liggen, zodat deze voor laden en lossen goed toegankelijk zijn.

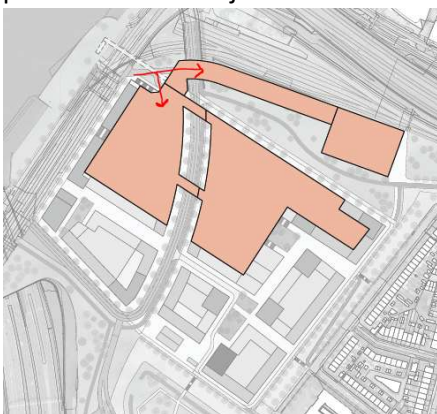
Parkeren: voorstel USS/Platform WKD, geen parkeervoorzieningen. In bijlage 2 bij de OER zijn er wel parkeervoorzieningen onder de woonblokken geprojecteerd. Als er geen parkeervoorzieningen worden gemaakt in M3 en M4 dan moeten er 600 extra parkeerplaatsen gemaakt worden in de ruimte tussen emplacement en Maasterras. Dat betekent een ca 2x zo groot gebouw als dat er in plannen Mecanoo en Witteveen en Bos was getekend.

Als er wel parkeren wordt gerealiseerd betekent dit dat de ventwegen deze plekken moeten ontsluiten. Dat betekent veel extra verkeersbewegingen in het hart van de wijk.

Mobiliteit



Bij plan gemeente gaat al het parkeerverkeer voor M3 en M4 vanaf de Dokweg de parkeerhub in en rijdt dus niet door de wijk.



Reactie op sheet 3 Morfologie en open karakter

Het klopt dat het gebied steeds meer verdicht is omdat we veel ruimte zijn "kwijtgeraakt" ten opzichte van de Ontwikkelvisie. De aanlanding voor gemotoriseerd verkeer en bus, het emplacement en het NS service spoor moeten blijven liggen. Om toch een kwalitatief goed plan te maken is in plan gemeente gezocht naar een efficiënte wijze om de ruimte zo goed mogelijk te benutten met behoud van groen en kwaliteit. Dat is gedaan door het opvangen van de brug op 'het Groene Balkon' en de Stadsstraat op te nemen in de wijk met parkeren onder het hogere deel.

Het grootste deel van het plan ligt op de hoogte van de Dokweg, namelijk 4,10 m (hieronder het lichtgele gebied).



Alleen waar de brug aanlandt in de wijk loopt de hoogte op. Daaronder is dan ook het parkeren georganiseerd. We slaan een aantal vliegen in een klap; de aanbrug landt op een verhoogd maaiveld in de stadstraat met 30km/u en vormt daarmee de entree van de stad, er ontstaat een shelterlocatie voor Dordrecht, we dekken de bodemverontreiniging af en we parkeren in de verhoogde ondergrond.

In zowel het voorstel van USS/Platform WKD zijn aan de randen van de Dokweg en langs de aanlanding/stadsstraat hoog. In voorstel USS/Platform WKD zelfs hoger dan in het plan van gemeente. In voorstel van USS/Platform WKD is alleen het deel direct achter de behouden woningen van de Weeskinderendijk Oost opener. Dat zou qua geluid kunnen maar kost wel veel vierkante meters en dus ook woningen, die gecompenseerd zouden moeten worden in de geluid belaste zones.

Reactie op sheet 4: Hoe toegankelijk is het groen?

Het plan van de gemeente is een plan voor zowel M3, M4 en M5. Het hart van deze nieuwe wijk ligt rond het "Cultuurplein". In datzelfde hart dat de verbinding maakt tussen het hoger gelegen buitendijkse gebied en het lager gelegen binnendijkse gebied komt ook het Dijkenpark dat is voorzien van paden, bruggetjes en groen. Het water vormt daarin geen barrière.

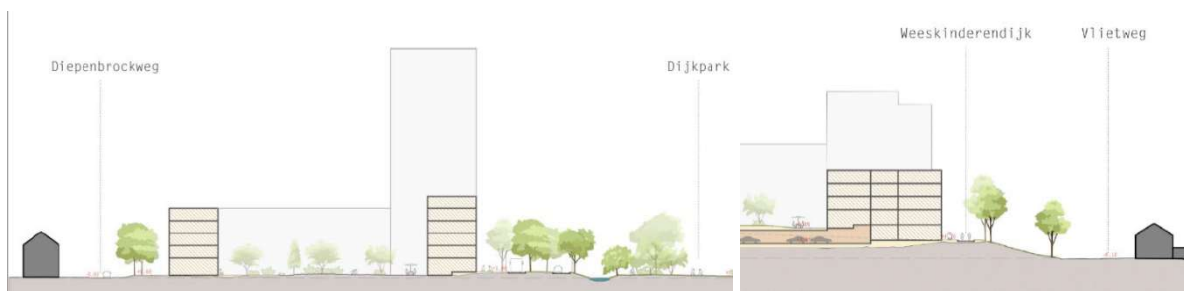
Het midden van M3 en M4 is in zowel het voorstel van USS/Platform WKD en het plan van de gemeente de verbinding met de Zwijndrechtse Brug. Meer groen in M3 en M4 is mogelijk maar gaat ten koste van vierkante meters aan woningen en voorzieningen, die nodig zijn om te voldoen aan de opgave en om het plan financieel haalbaar te maken. Het groen in het voorstel van USS/Platform WKD ligt niet in het hart van M3 en M4 maar aan de rand van M4 achter de bestaande woningen van de WKD oost tegen de achtertuinen aan.

Citaat uit document USS; "minder hoogteverschillen en autoverkeer NIET op maaiveld onstaat meer ruimte voor verbindingen"

Op sheet 2 is al gereflecteerd dat ook in het Voorstel van USS/Platform WKD het viaduct een barrière vormt, zeker voor groen, ook door een verdubbeling aan autoverkeer in het hart door een ventweg die ook als ontsluiting aan parkeren wordt gebruikt. De stelling dat er in het voorstel meer ruimte is voor verbindingen met groen delen wij niet.

Reactie op sheet 5: Behoud beeldbepalend stadsgezicht

De woningen van de Weeskinderendijk Oost zijn karakteristieke dijkwoningen. Ze hebben echter geen beschermde status zoals bijvoorbeeld de binnenstad of De Schil. In het plan van de gemeente is zorgvuldig nagedacht over de overgang van de nieuwe wijk naar de omliggende buurten van Oud Krispijn



In het voorstel van USS/Platform WKD wordt een toren geprojecteerd van 21 lagen hoog vlak achter de nummers 193-207. Die is niet weergegeven in het 3D beeld vanaf de Coornhertstraat, waar de nieuwe woningen ook blauw zijn weergegeven. Dit geeft een vertekend beeld.

Reactie op sheet 6 Aansluiting op bestaande singelstructuur

De tekening suggereert dat de bestaande achterpaden verbindingen maken, maar in de presentatie van de gemeente is weergegeven dat deze achterpaden in de huidige staat geen volwaardige openbare verbindingen zijn.

Reactie op sheet 7: Klimaatadaptatie: infiltreren of afvloeien

In het plan van de gemeente wordt het water ten westen van de Stadsstraat via M4 afgevoerd richting Dokweg. Ten oosten van de Stadsstraat wordt het water verzamelt op de groene pleintjes en dan ook afgevoerd. Het groenblauwe beleid is immers dat buitendijks gebied oppervlakkig dient te worden afgevoerd. Alleen binnendijks is het principe van infiltratie en bergen van toepassing. M3 en M4 zijn buitendijks gebied. Water infiltreren door middel van een wadi in M4 zoals in het voorstel van USS/Platform WKD is niet in lijn met dit beleid. Ook leent de Dordtse ondergrond zich niet voor wadi's omdat water niet infiltreert in kleigrond. Daarvoor zou dan een zandlaag of andere soort bodem moeten worden aangelegd. Ook kan er vanwege de bodemvervuiling alleen maar gegraven worden als die gronden eerst gesaneerd zouden worden. Dat kan maar is zeer kostbaar. Ook om die reden gaat het plan van de gemeente uit van het ophogen en afdekken van de bodemvervuiling.

Reactie op sheet 8: Behoud waardevolle bomen

In het plan van de gemeente worden de bomen aan de Weeskinderendijk Boven als aan de Weeskinderendijk Oost behouden. Alleen de populieren langs de Weeskinderendijk Noord kunnen niet behouden blijven.

Reactie op sheet 9: Hellingspercentages voor fietsverkeer

In het plan van de gemeente wordt uitgegaan van hellingen van 1 op 30, is ca. 3%. Dat is een door CROW en met de fietsersbond afgestemd goed hellingspercentage voor fietsers en voldoet aan de normen.

Reactie op sheet 10: Hoe intensief willen we bouwen

We bouwen Maasterras omdat er een grote woningbouwopgave is. Vanuit het Rijk krijgen we ook om die reden subsidie om in de nabijheid van stations woningen te bouwen. Er moet fors geïnvesteerd worden in het Maasterras. Om het plan financieel haalbaar te maken moet dat wel in balans zijn met het aantal woningen dat gebouwd kan worden.

Het basialternatief was 1 van de alternatieven met als doel een OER onderzoek uit te kunnen voeren. Het was een verbeelding van een alternatief waarbij er tussen alle bestaande gebouwen en infrastructuur toch nieuwe woningen kunnen worden toegevoegd. Dat leverde in het onderzoek een zeer negatief beeld op. Vanuit de drie alternatieven is er daarom gewerkt naar 1 voorkeursvariant die de resultaten van het onderzoek zoveel mogelijk optimaliseerde naar een voor het milieu zo goed mogelijke variant. Daarmee is het basis alternatief nooit uitgangspunt geweest voor het Maasterras.

De omgevingsvisie toont aan dat er in Dordrecht geen andere plekken zijn waar deze aantallen woningen gerealiseerd kunnen worden.

Het artikel uit het document van USS gaat over hoogbouw: namelijk torens vanaf zeventig meter. Deze torens komen in het plan van de gemeente of in het voorstel van USS/Platform WKD niet voor.

Doordat er in het voorstel van USS/Platform WKD meer woningen zitten in M3-M4 (1659 tegenover 1523 in plan gemeente) en het te bebouwen gebied in voorstel USS/Platform WKD kleiner is dan dat van de gemeente (door behoud woningen WKD Oost , park en ventwegen) is de FSI (dichtheid) in het voorstel USS/bewoners groter dan in plan van gemeente. Daarnaast is op 25 maart gepresenteerd dat het plan van de gemeente een zeer acceptabele FSI kent van 1,55 als je het hele plangebied meetelt. En sec M3 en M4 zonder Groene Balkon een FSI kent van 2,5. Het plan Little C in Rotterdam kent een FSI van 4.

Reactie op sheet 11: parkeerkelders

Het plan van de gemeente is gebaseerd op STOMP. Op alle constructies is rekening gehouden met een goede grondlaag zodat bomen wel kunnen groeien. Er is dus wel degelijk ruimte voor bomen in het plangebied. (PS Bomen nemen geen geluidsoverlast weg, kunnen het geluid in de zomer wel licht maskeren maar worden in geluidberekeningen nooit meegenomen).

Zoals al eerder vermeld is de parkeeroplossing van voorstel USS/Platform WKD niet eenduidig. Zowel in plan gemeente als in voorstel gaan we uit van een parkeerhub met deelmobiliteit.

Het overkluizen van het spooreplacement is een optimalisatie die samen met het Rijk wordt onderzocht, ook in het plan van de gemeente. De haalbaarheid moet blijken uit het optimalisatie onderzoek.

Reactie op sheet 12: korte lus?

Omdat het huidige viaduct wordt afgebroken ligt het huidige grondlichaam in M5 straks hoger dan het gebied waar we woningen willen bouwen. Dat vormt een barrière en neemt heel veel ruimte in beslag die geen nut heeft. Als we toch een nieuwe weg aanleggen willen we het Cultuurplein en het Dijkpark gebruiken voor een goede ecologische zone en een kwalitatief hoogwaardig park. De Weeskinderendijk Boven komt als langzaam verkeersroute dan ook weer goed in het zicht en markeert de overgang tussen binnendijks en buitendijks gebied.

In voorgaande reactie is duidelijk dat het voorstel van USS/Platform WKD volgens de ambtelijke disciplines geen bijdrage levert aan een kwalitatief beter plan. Uit de OER en het overleg met de rijkspartijen gaat het plan van de gemeente nog optimalisaties doorvoeren, ook in samenwerking met marktpartijen. Wij zien echter geen aanknopingspunten in het voorstel van USS/Platform WKD die uitvoerbare en/of kwalitatieve optimalisaties opleveren voor het nu voorliggende plan.