

Verbeterkansen Maasterras

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

Inspiratiedocument

**Platform Weeskinderendijk
April 2025**



Najaar '24 heeft Urban Space Studio op ons verzoek (met een Quicksan) 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 Quicksan 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 ook een nieuw plan van het College. Een innovatief plan, dat straks wordt vergeleken met de varianten van Kurvers en ons.

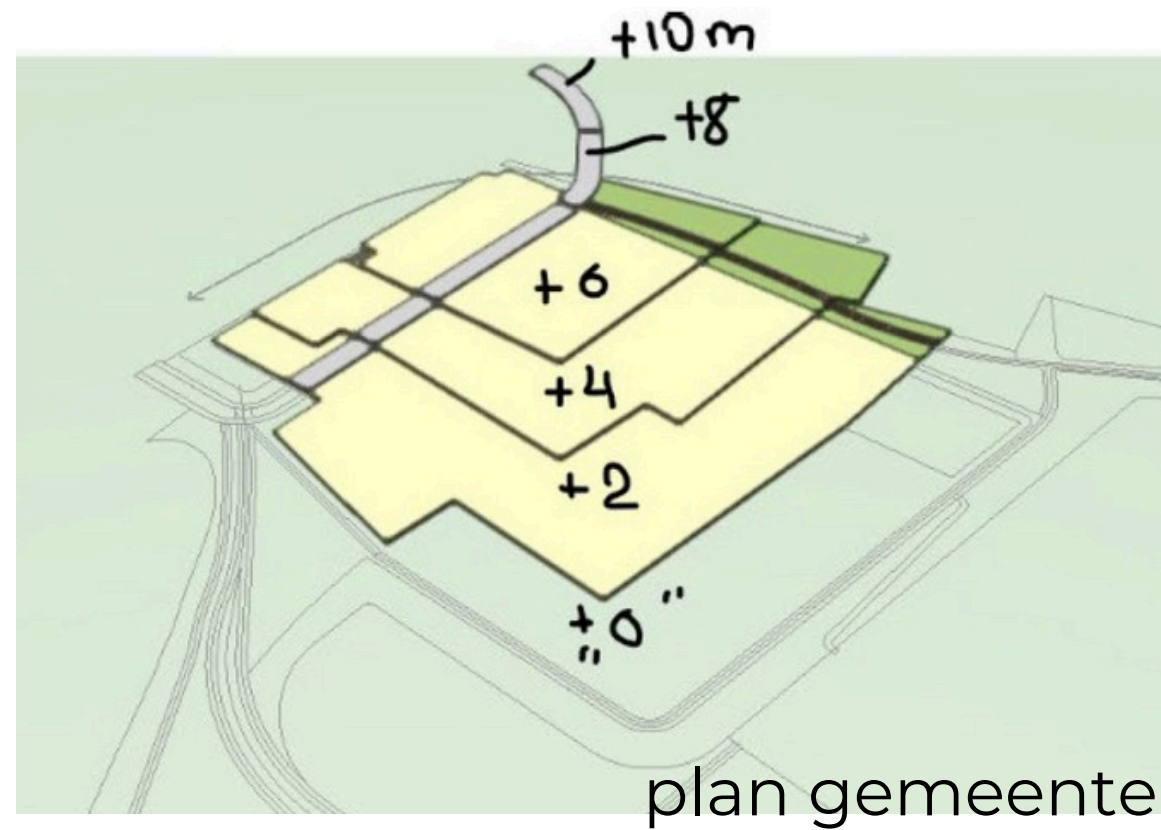
Naar onze mening is een keuze tussen deze varianten nog prematuur. We zien op deelthemas nog volop verbeterkansen om te komen tot een kwalitatief beter plan. Dat beter aansluit op de menselijke maat, en op de kwaliteit die Dordt verdient.

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

Maaiveld tot aan brugdek brengen ten koste van verbindingen?

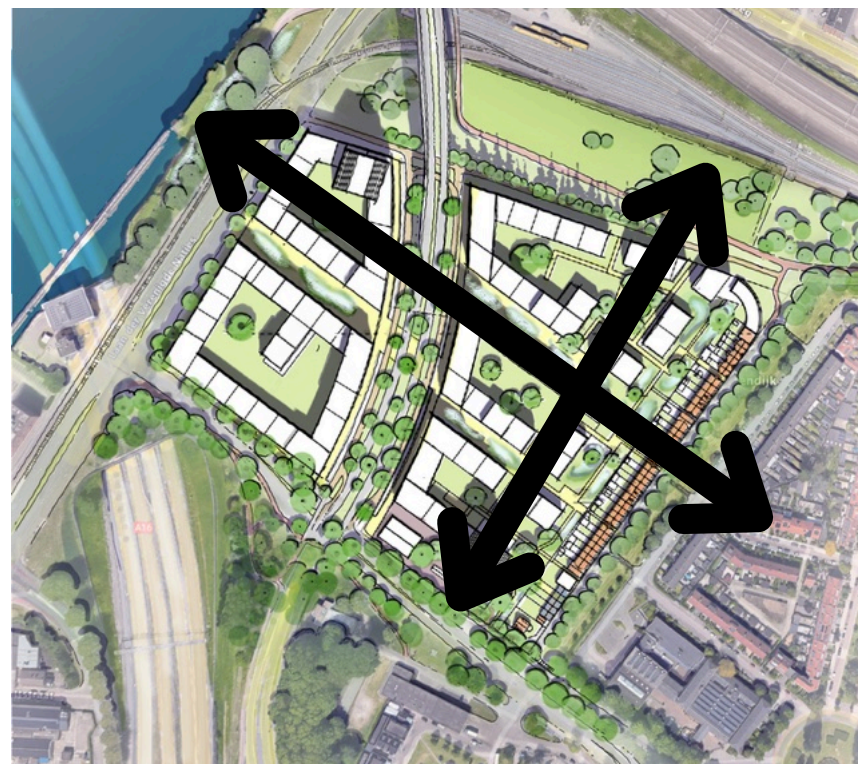


Positief

- 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)



Weeskinderendijk

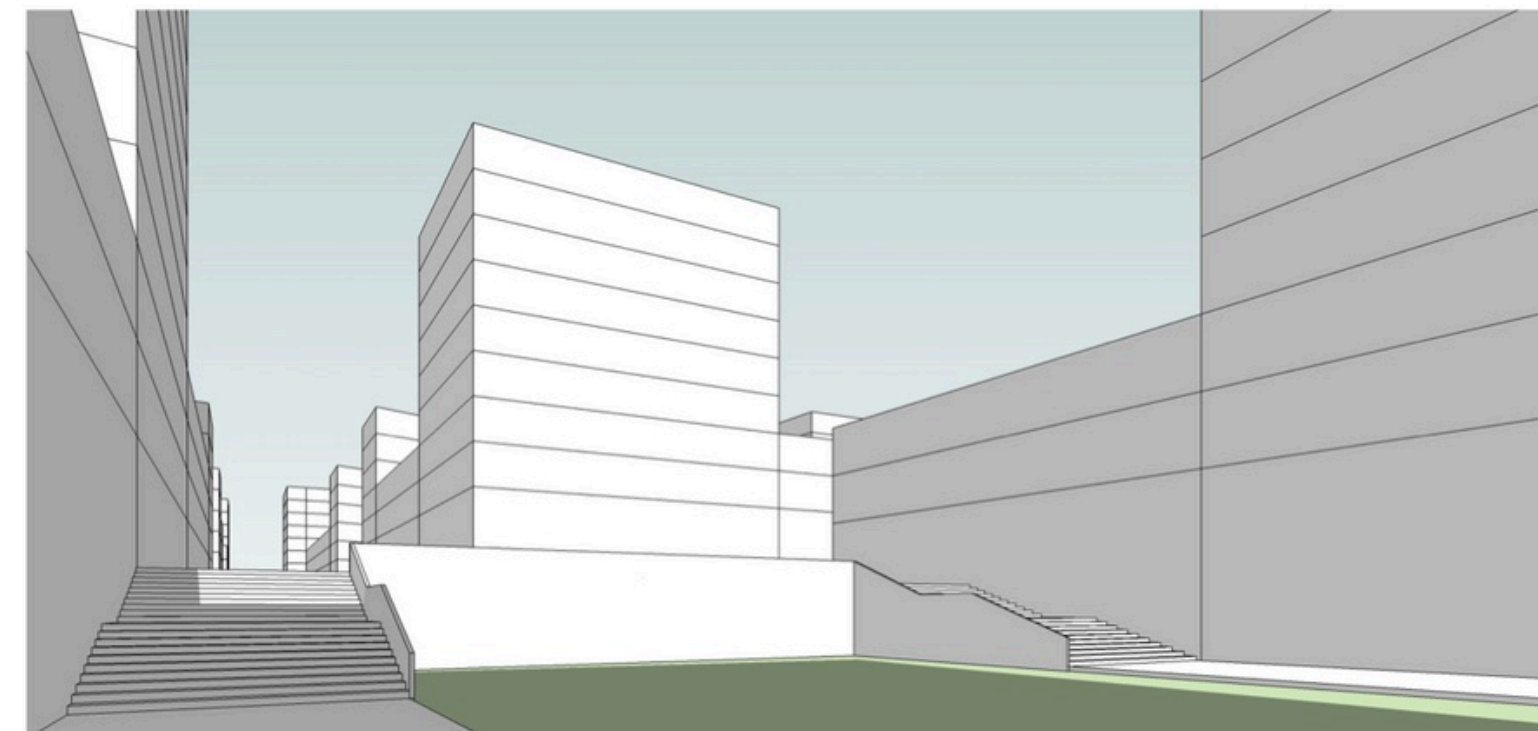
Morfologie en open karakter



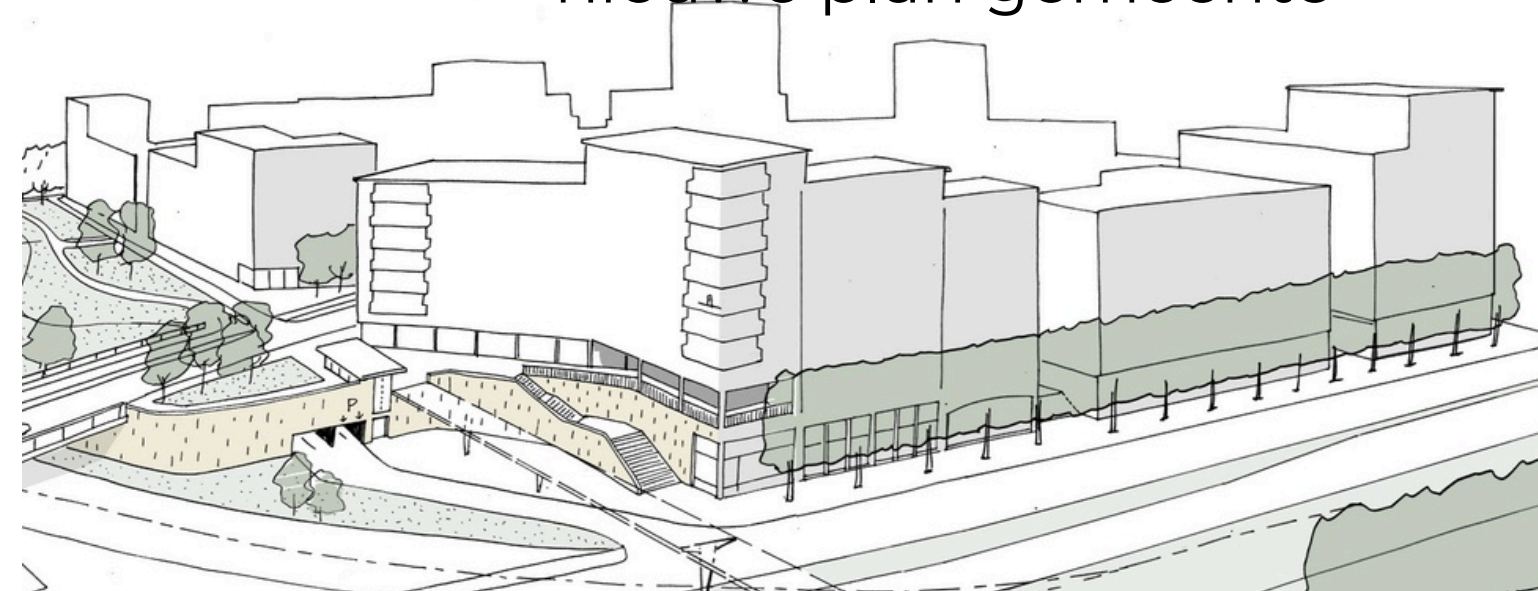
plan anno 2021 (Visie gemeenteraad)



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.



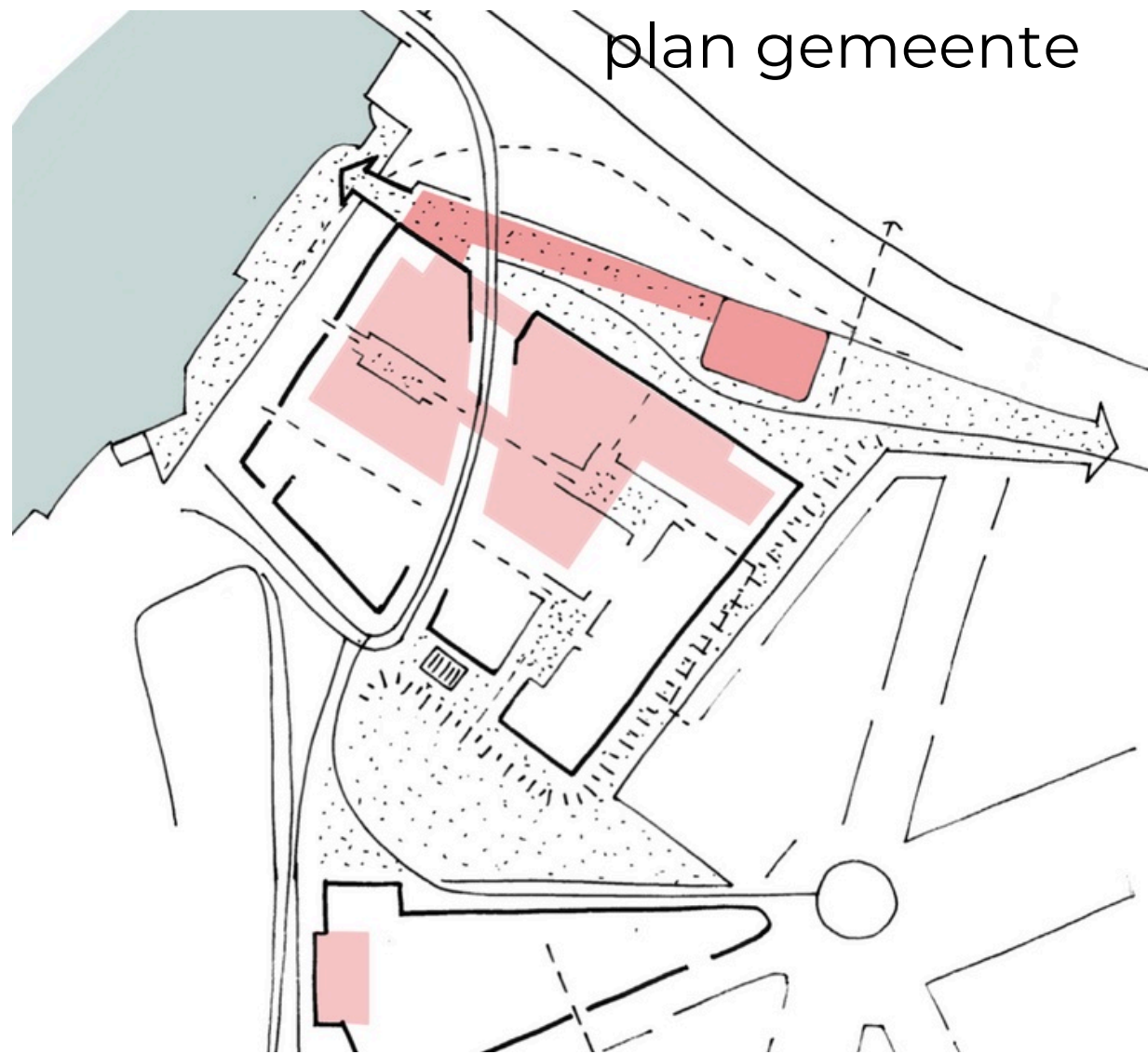
plan WKD

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

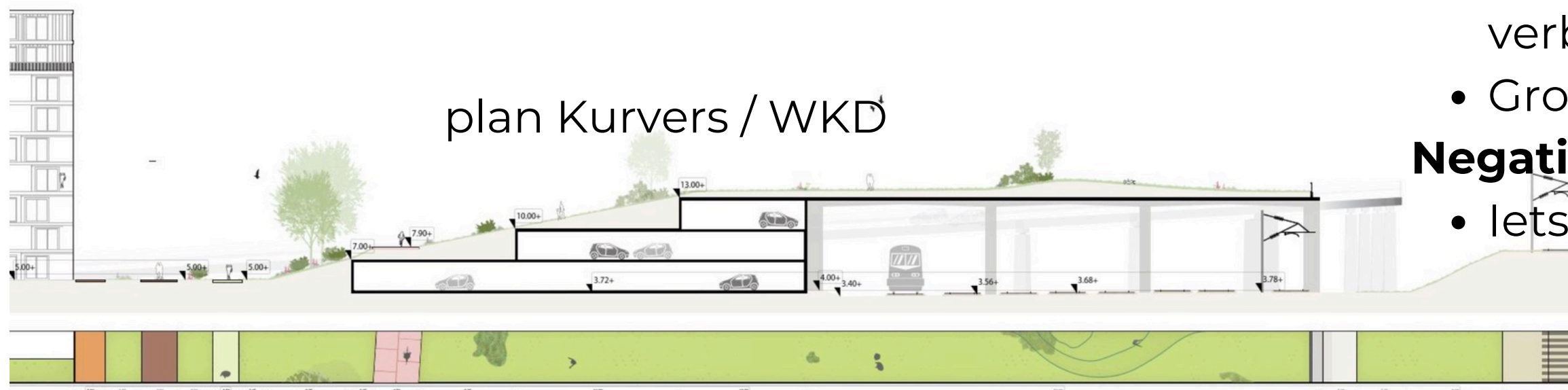
- geen ruimte voor bomen in het gebied (bomen kunnen niet wortelen op dak P-garages)
- hierdoor grotere kans op hittestress en geluidsoverlast

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

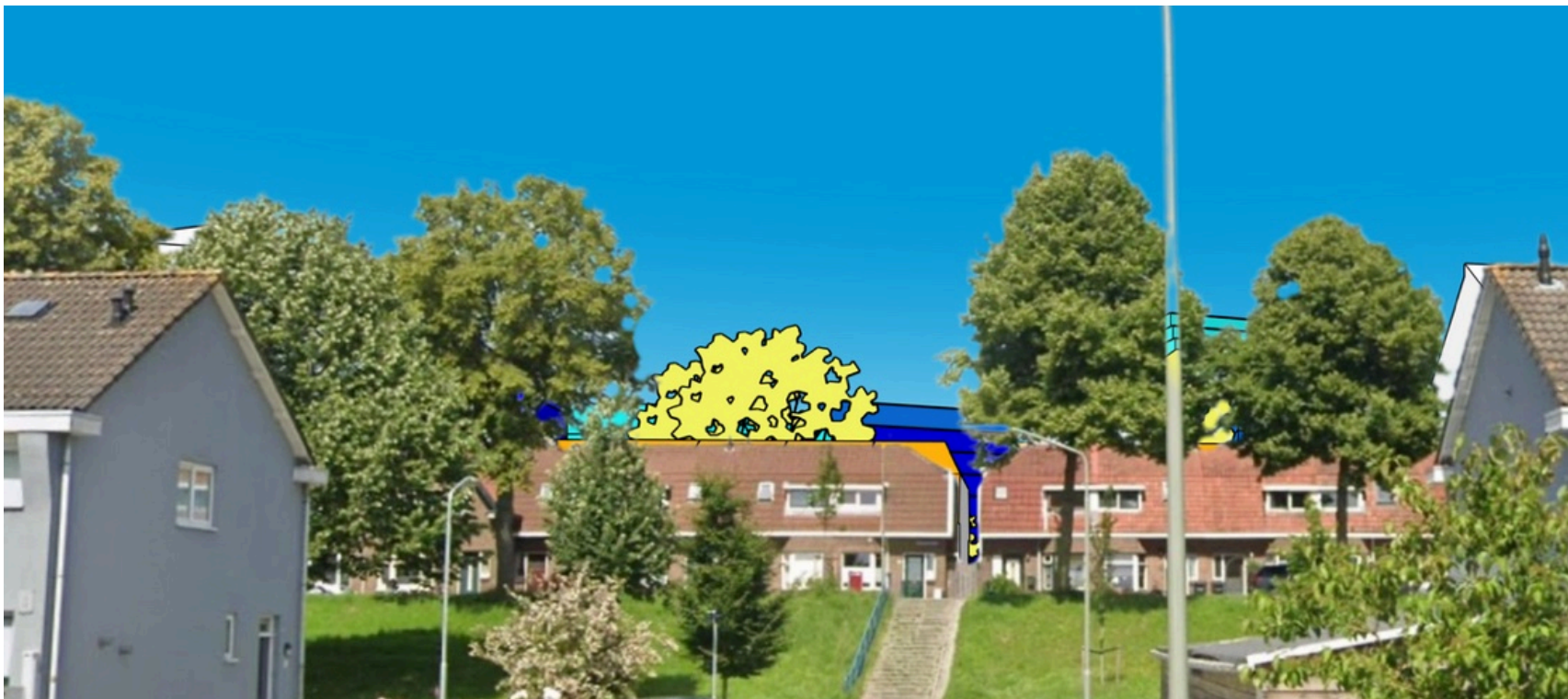
- Iets verder lopen naar parkeerplaats bewoners



Behoud beeldbepalend stadsgezicht & overgang naar omgeving



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

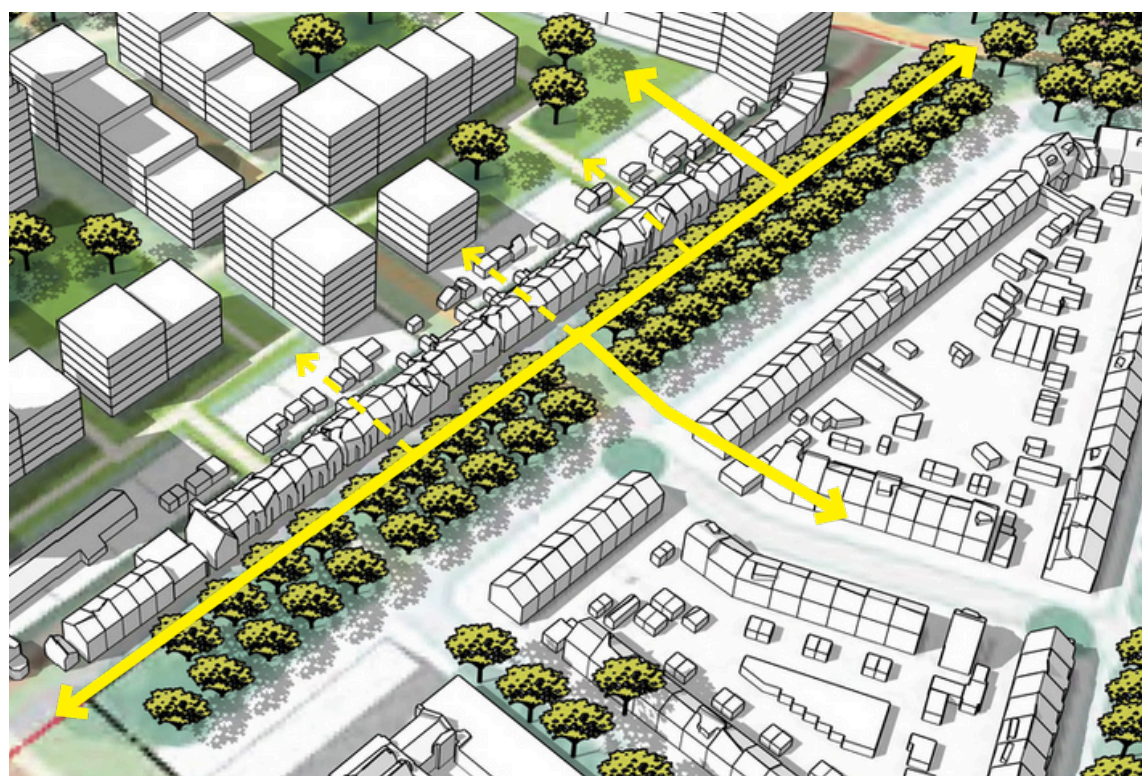


Karakteristieke jaren '30 dijkwoningen.

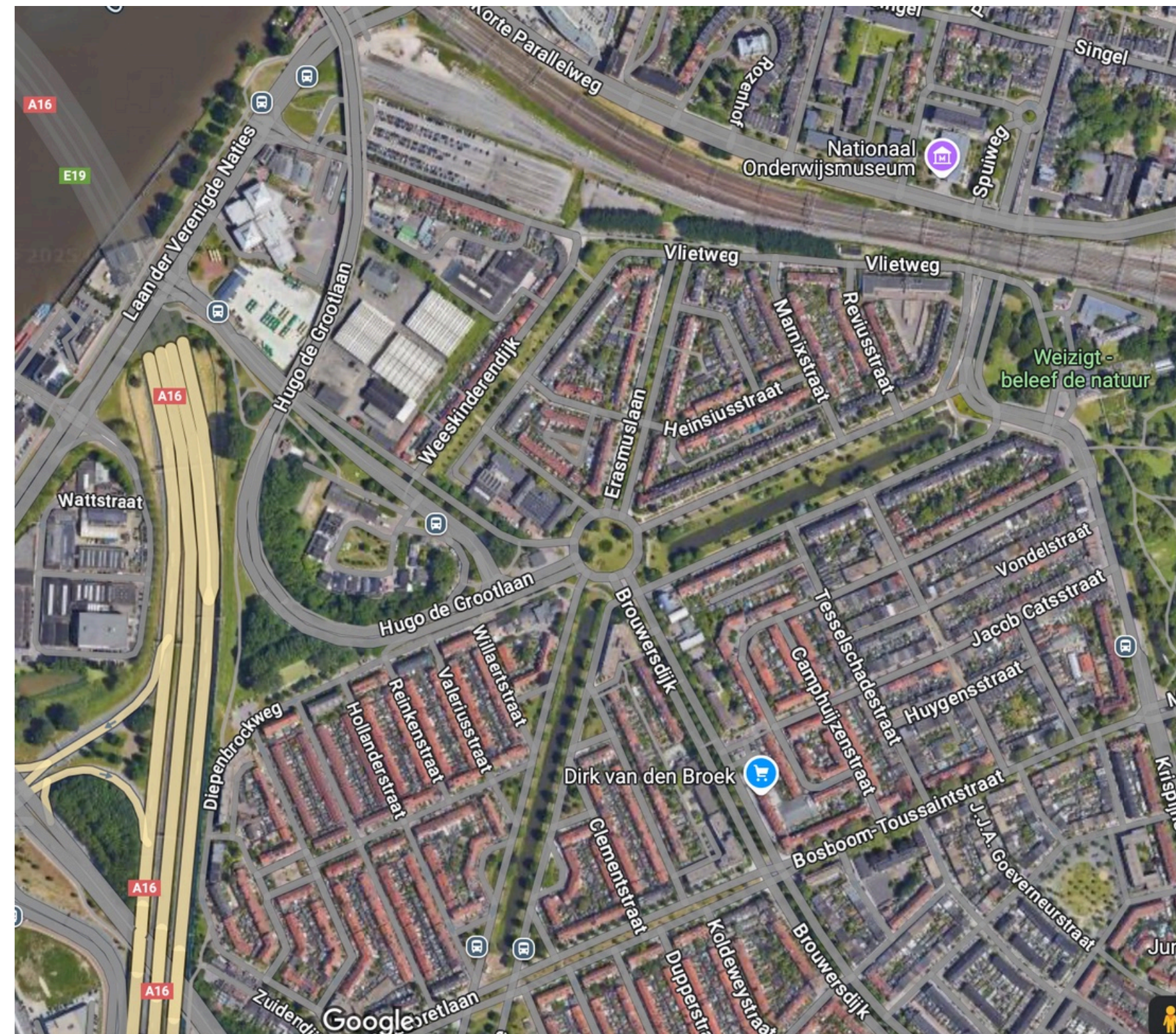


Weeskinderendijk

Aansluiting op bestaande singelstructuur

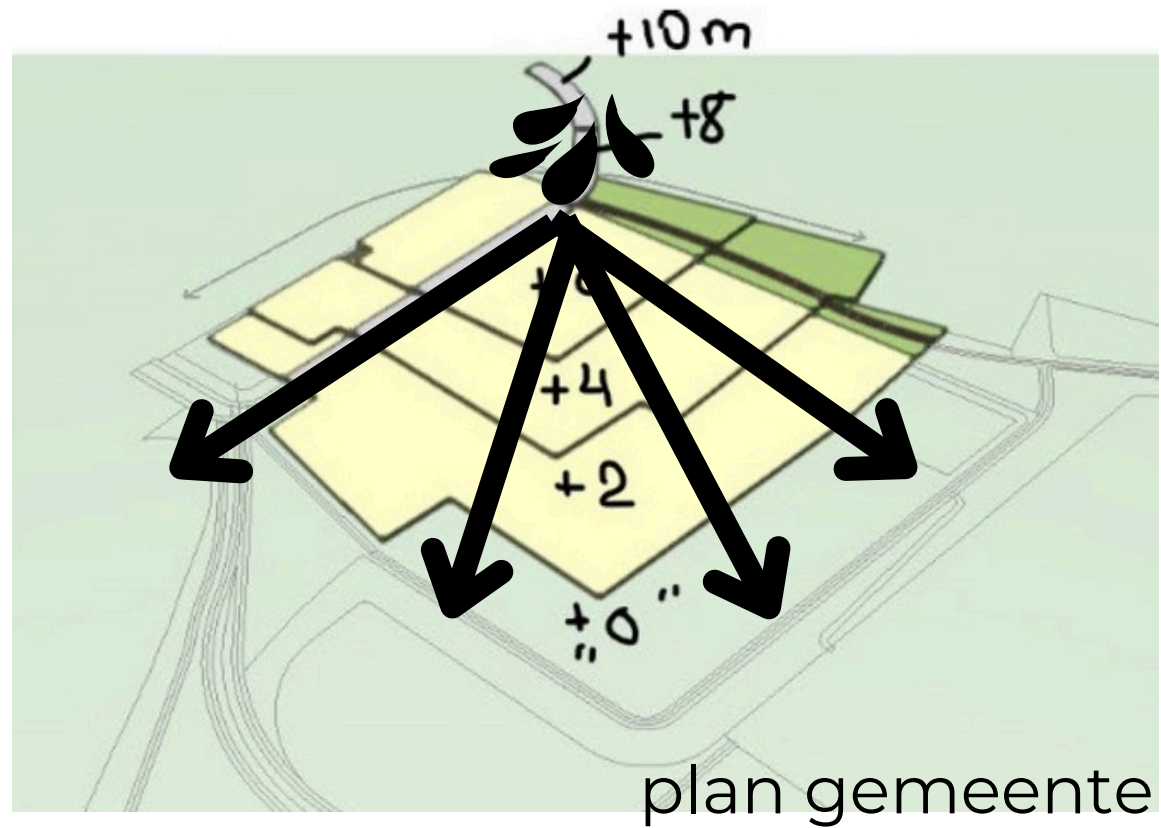


**Openheid
draagt bij aan
verbinding**

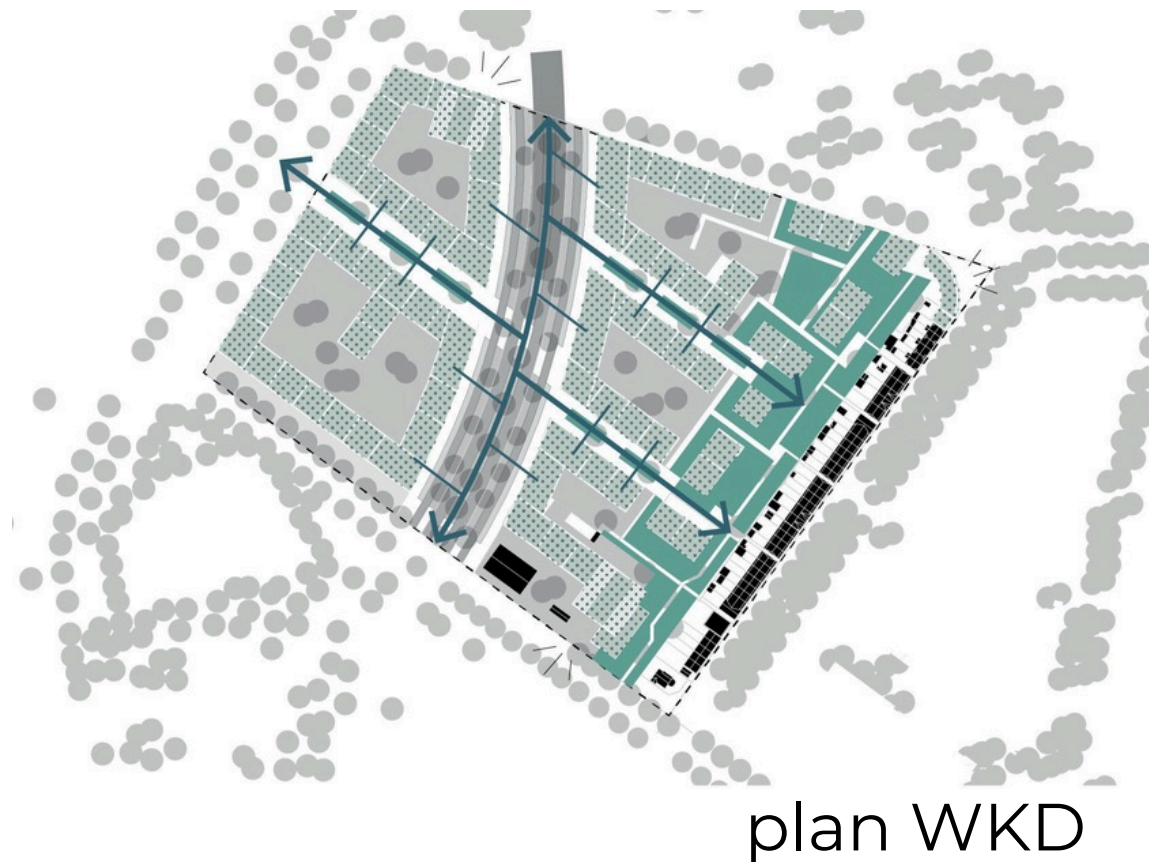


**Kunnen we aansluiten op de bestaande
stedenbouwkundige structuren?**

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

Behoud waardevolle bomen



Legenda



Beschermde gebieden (complexen)

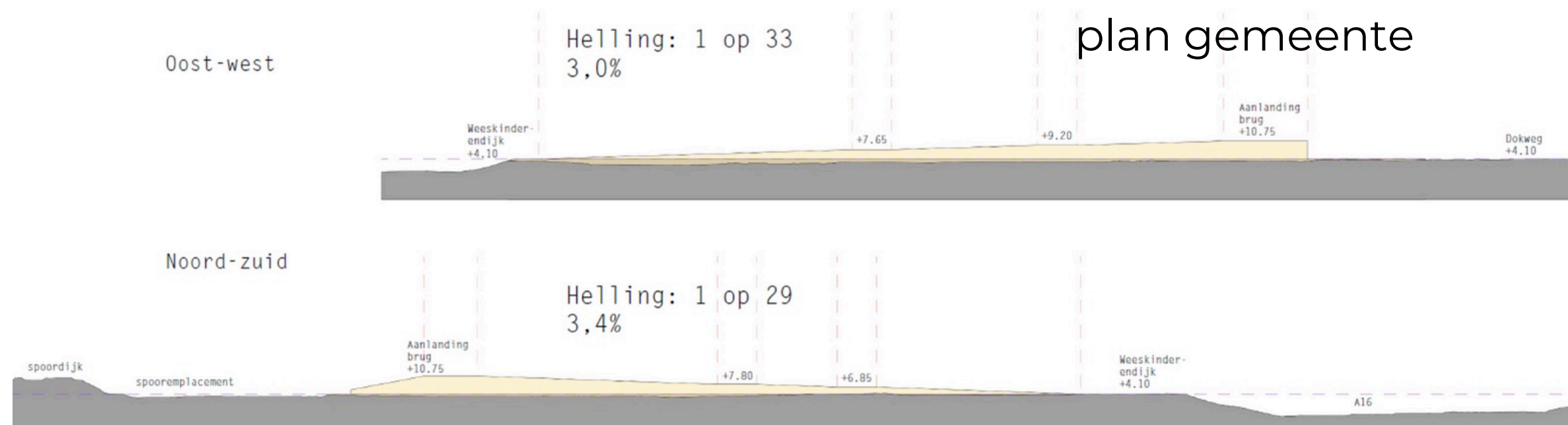


Bomenlijst 2020

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

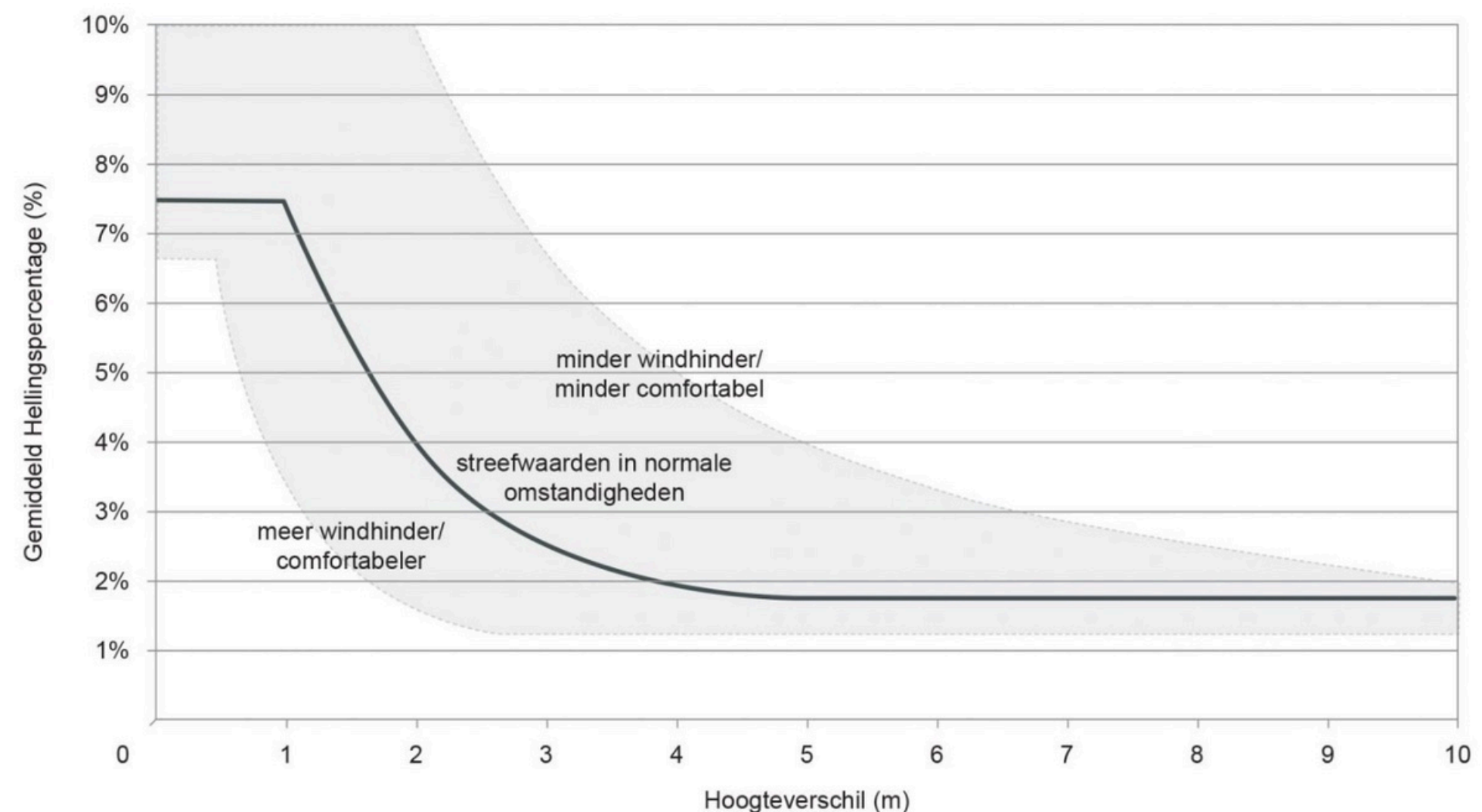
**In plan WKD blijven waardevolle bomen behouden.
Onduidelijk of dit in het geval van het collegeplan ook het geval is.**

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

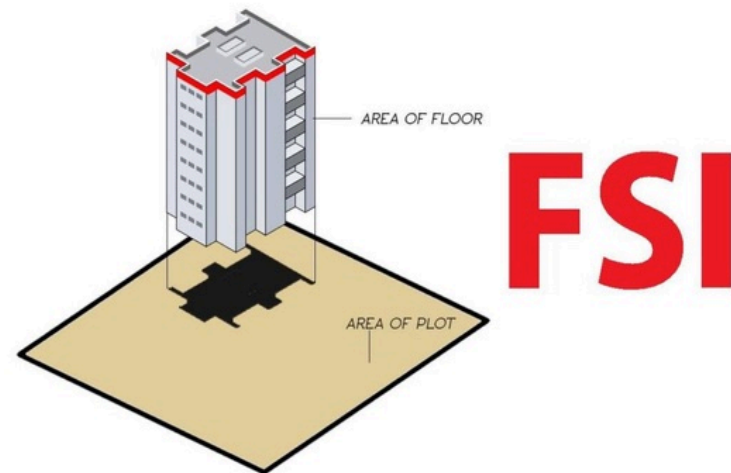
Hoe intensief willen we bouwen op het Maasterras?



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)?



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 hoogbouwwoontorens 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 Uytenga 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 Uytenga. 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.

