

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 Weeskinderdijk-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.