



OER Maasterras

Beoordeling nieuwe variant

Antea Group

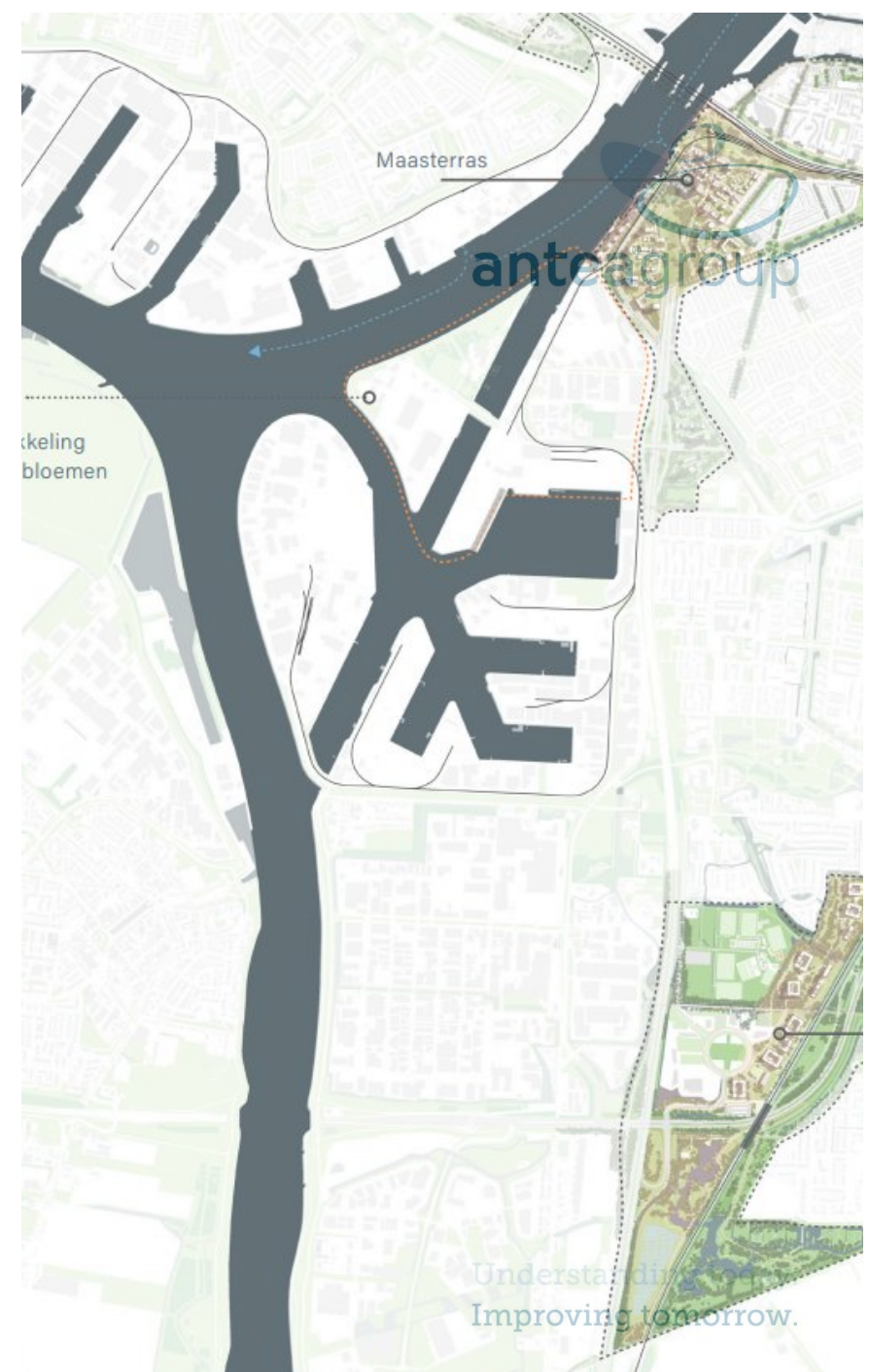
Understanding today.
Improving tomorrow.

6 mei 2025

www.anteagroup.nl

Agenda

1. Toelichting op de methodiek
2. Terugblik beoordeling Voorkeursalternatief (VKA)
3. Overzicht beoordeling nieuwe stedenbouwkundige variant
4. Toelichting op onderscheidende aspecten
5. Beschouwing van de Bewonersvariant



Methodiek van het OER

- Gebaseerd op de 7 doelen uit Omgevingsvisie Dordrecht, onderverdeling naar aspecten (beoordelingskader)
- Voor elk aspect is een minimale kwaliteit en een optimale kwaliteit gedefinieerd als 'handvatten' voor de beoordeling



- Beoordeling is een samenvattende beoordeling voor de ontwikkeling
- In het OER is geen weging toegepast

Doel omgevingsvisie	Aspect
1. Aantrekkelijkheid	Wonen
	Voorzieningen
	Cultuurhistorie
	Inrichting openbare ruimte
2. Bereikbaarheid	Verkeersafwikkeling
	Langzaam verkeer
	Openbaar vervoer
	Parkeren
3. Gezondheid	Spelen, bewegen en ontmoeten
	Bedrijven en milieuzonering
	Luchtkwaliteit
	Externe veiligheid en zelfredzaamheid
	Geluid
	Bodem en explosieven
	Trillingen
4. Vestigingsklimaat	Huidige bedrijvigheid en kantoren
	Nieuwe bedrijvigheid en kantoren
5. Klimaatadaptatie	Waterveiligheid
	Wateroverlast
	Hittestress
6. Energieneutraliteit	Duurzame energie
	Circulariteit
7. Biodiversiteit	Beschermde natuurgebieden
	Biodiversiteit
	Groenblauwe structuur

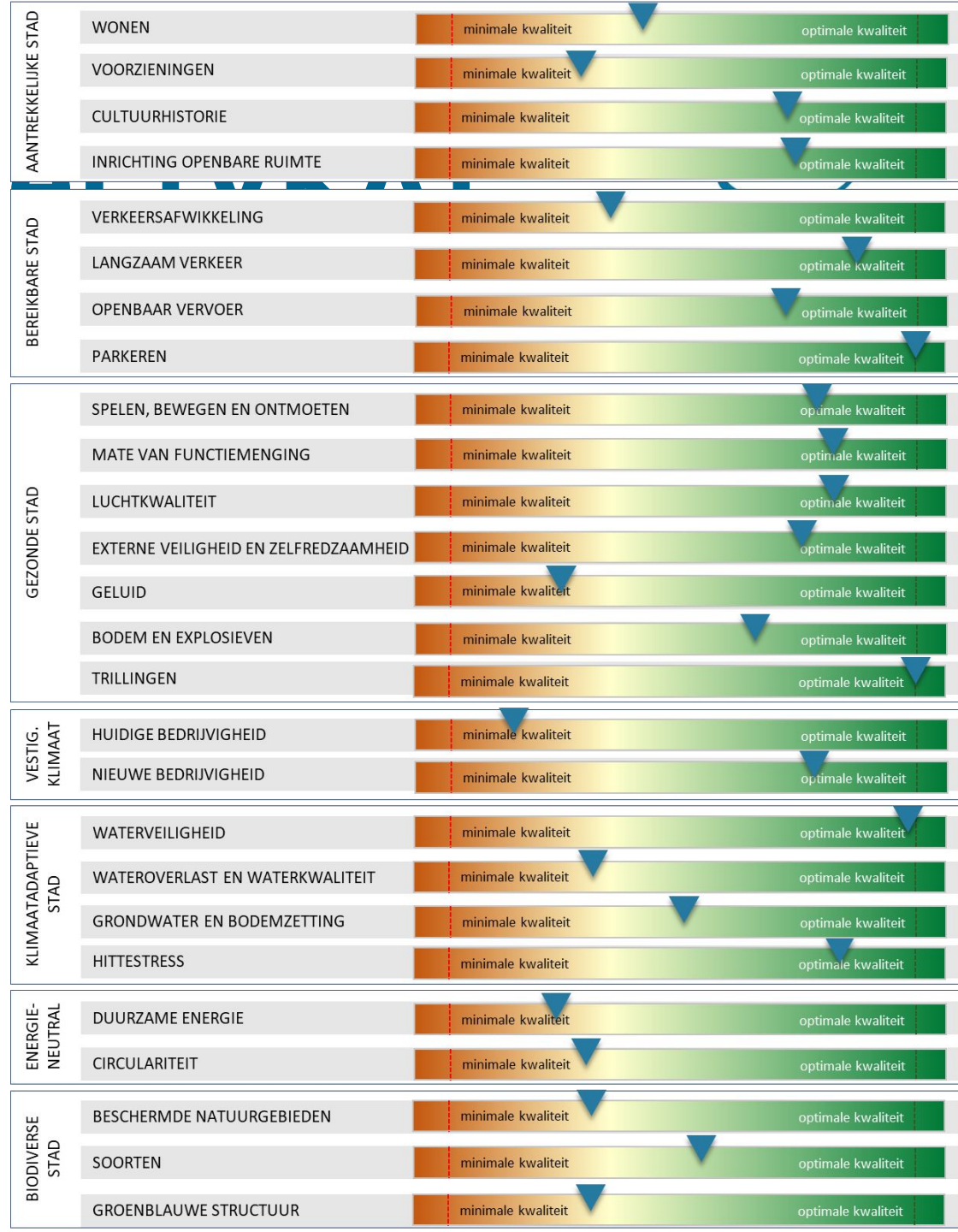
Voorkeursalternati

Positieve scores

- **Inzet op langzaam verkeer en OV:** Strenge parkeernormen, fijnmazig fietsnetwerk en ruimte voor wandelpaden/-routes
- **Kwaliteit openbaar gebied:** ruimte voor spelen, bewegen en ontmoeten in relatief stille binnengebieden
- **Hoge ambities voor groenblauw:** Ruimte voor groen in M1 en M5 met verbinding via Weeskinderendijk, inzet op doelsoorten

Negatieve scores

- **Knelpunten verkeer:** Toename van verkeer op A16 en bij overbelaste kruispunten op Laan der VN
- **Geluid:** Hoge geluidbelasting van langs de randen van het gebied, relatief veel dove gevels en hogere waarden
- **Impact op bestaande bedrijvigheid:** Verdwijnen van bedrijfsfuncties in het gebied, emplacement en stamlijn



Nieuwe stedenbouwkundige variant



Belangrijkste wijzigingen:

- Aanpassing van de aanlanding van de Stadsbrug
- Autoverkeer over de Stadsbrug (stadsstraat 30 km/uur)
- Behoud van emplacement en stamlijn

Nieuwe stedenbouwkundige opzet:

- Meer gesloten bouwblokken langs de Stadsbrug
- Verleggen Weeskinderendijk-Boven
- Ophoging van het maaiveld



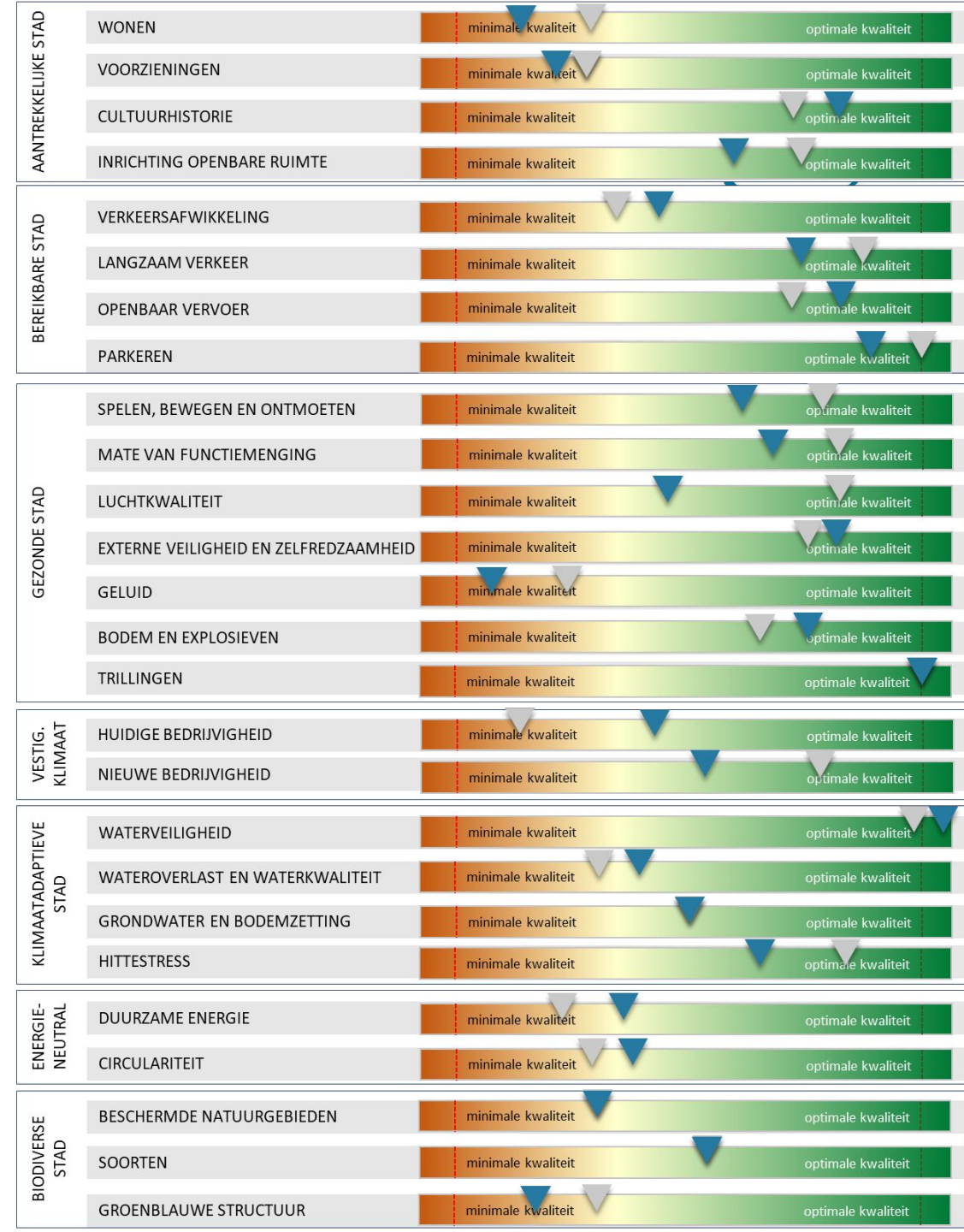
Beoordeling nieuwe stedenbouwkundige variant

Algemeen beeld

- Beperkte verschillen (zowel positief als negatief) ten opzichte van het VKA
- Onderscheid in impact van inpassing van infrastructuur

Bevindingen op hoofdlijnen:

- Autoverkeer op de Stadsbrug leidt tot licht negatieve effecten op woon- en leefkwaliteit in M3 en M4
- Negatief effect op luchtkwaliteit bij woningen in M3 en M4
- Geen verschil in effect op stikstofdepositie
- Ruimtebeslag van infra en in te passen functies gaat ten koste van openbaar gebied
- Nieuwe stedenbouwkundige opzet heeft positieve effecten op enkele aspecten



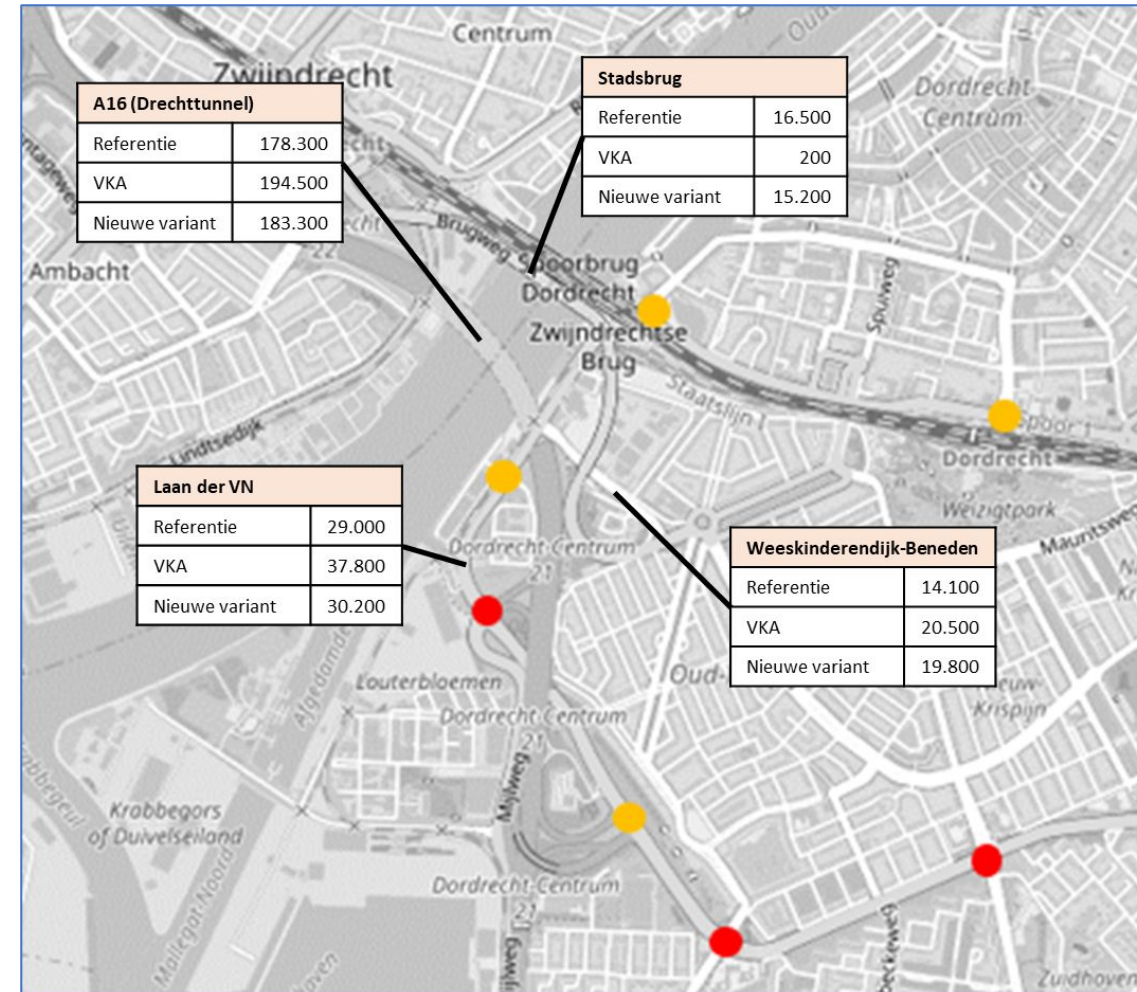
Effecten op verkeersafwikkeling

minimale kwaliteit

optimale kwaliteit

Effect t.o.v. VKA:

- Verschuiving van verkeer van de A16 naar de Stadsbrug
- Afname op de A16 van ca. 11.000 motorvoertuigen per etmaal
- Verkeer vanuit Krispijn gaat deels via Laan der VN
- Knelpunten voor verkeersafwikkeling op meerdere kruispunten van de Laan der VN blijven bestaan
- Mogelijke maatregelen voor deze kruispunten uit het VKA blijven van toepassing

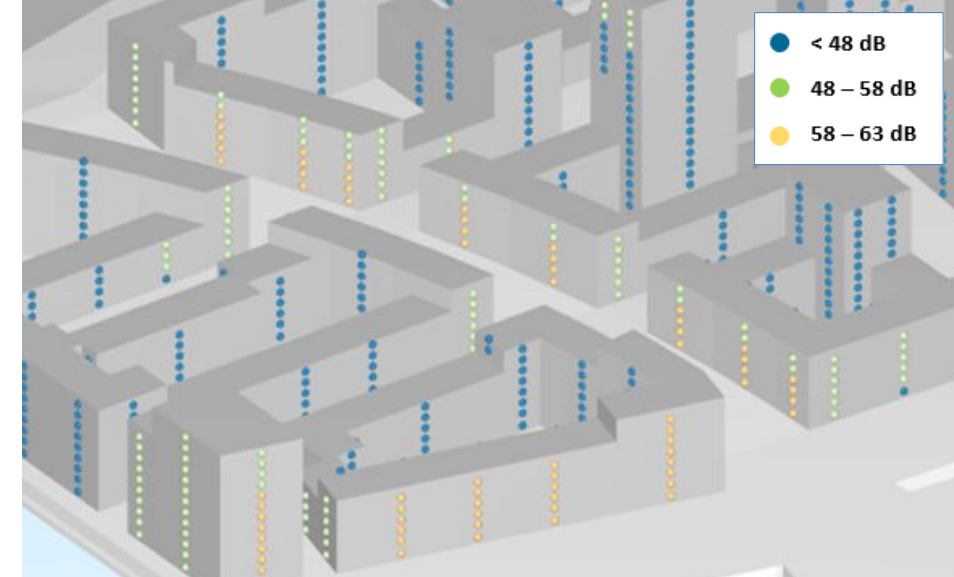


Effecten op geluid - stadsbrug



Effect t.o.v. VKA:

- Stadsbrug met ca. 15.000 motorvoertuigen per etmaal als nieuwe geluidbron in het gebied
- Geen overschrijding van hoogst toelaatbare waarde (63 dB) voor wegverkeerslawaai
- Hogere waarden voor wegverkeerslawaai op alle gevels langs de Stadsbrug
- Gesloten bouwblokken zijn nodig om geluidluwe binnenzijden te creëren.

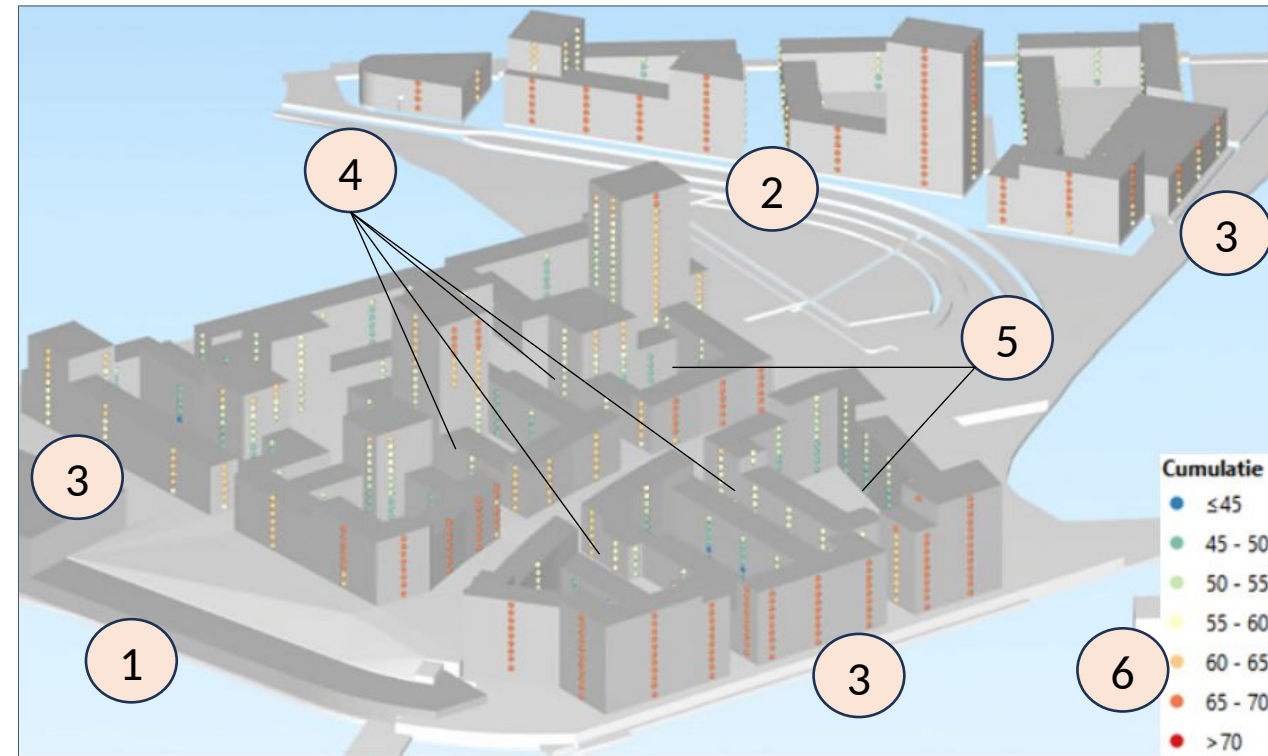


Effecten op geluid - algemeen



Vergelijking met het VKA:

1. Geluidbelasting van emplacement (industrielawaai) leidt niet tot overschrijdingen van voorkeursgrenswaarde (o.a. door afscherming verhoogd maaiveld)
2. Verlegde Weeskinderdijk leidt tot geluidbelasting langs gevels van M5
3. Geluidbelasting aan de randen van het gebied vergelijkbaar met VKA
4. Toename van geluidbelasting in openbare ruimte
5. Geluidluwe binnengebieden van bouwblokken
6. Geen cumulatieve geluidbelasting boven 70 dB



Effecten op aspecten openbare ruimte

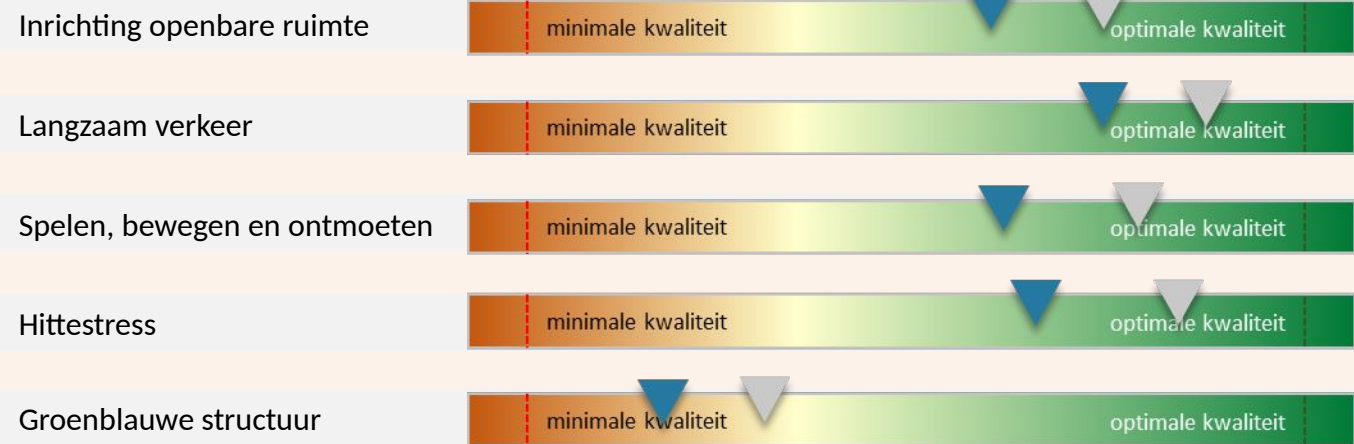
Effect t.o.v. VKA:

- Meer openbare ruimte en groen rond cultuurplein
- Ophoging maaiveld is positief voor waterveiligheid en -overlast
- Gesloten bouwblokken creëren minder toegankelijke binnengebieden
- Wegverkeer op de Stadsstraat vormt barrière voor langzaam verkeer van oost naar west
- Ruimte voor spelen, bewegen en ontmoeten binnen M3 en M4 beperkt
- Toename bebouwing en infra in het gebied heeft negatief effect op hittestress
- Afname ruimte voor groen in M1, compensatie in M5. Door ophoging beperkingen aan kwaliteit van groenstructuur in M3 en M4

Positief



Negatief



Beschouwing Bewonersvariant

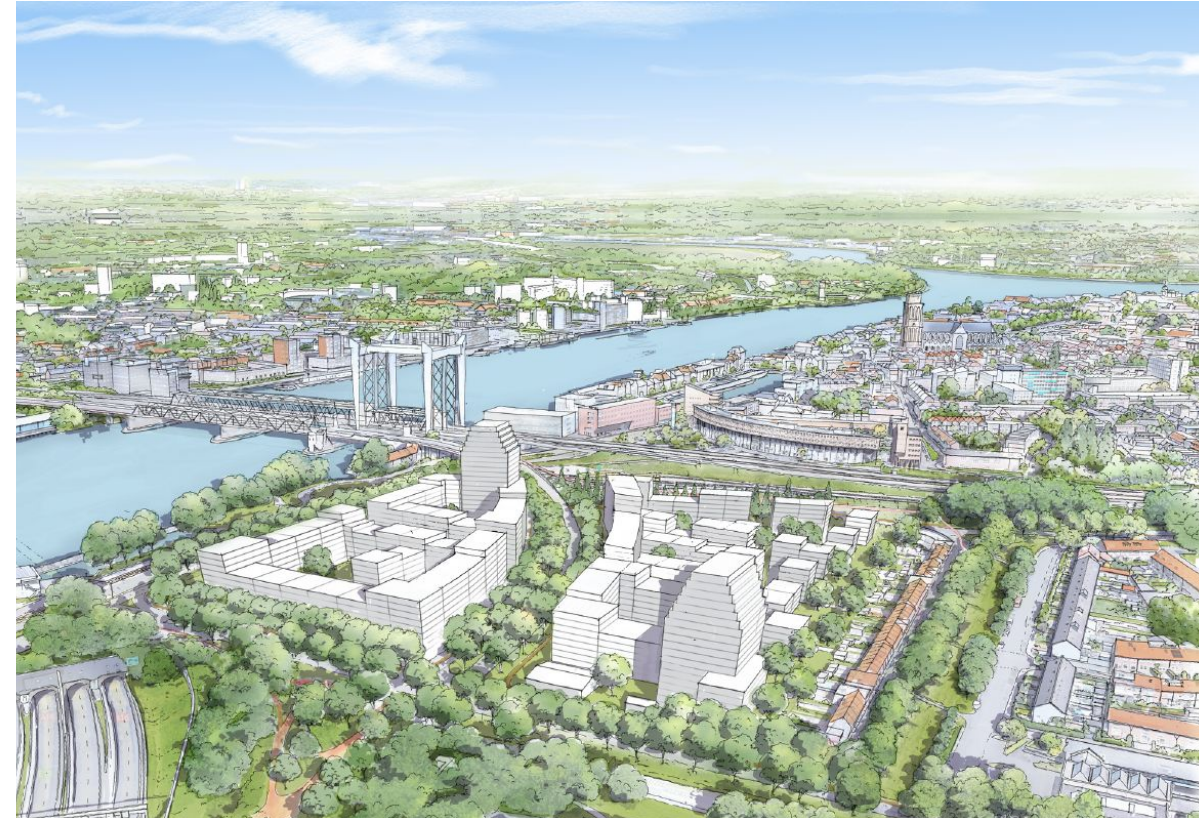


Algemene bevindingen:

- Geen grote verschillen op aspecten uit het OER
- Belangrijkste verschillen door woningbouwprogramma en ontsluitingsstructuur van Maasterras

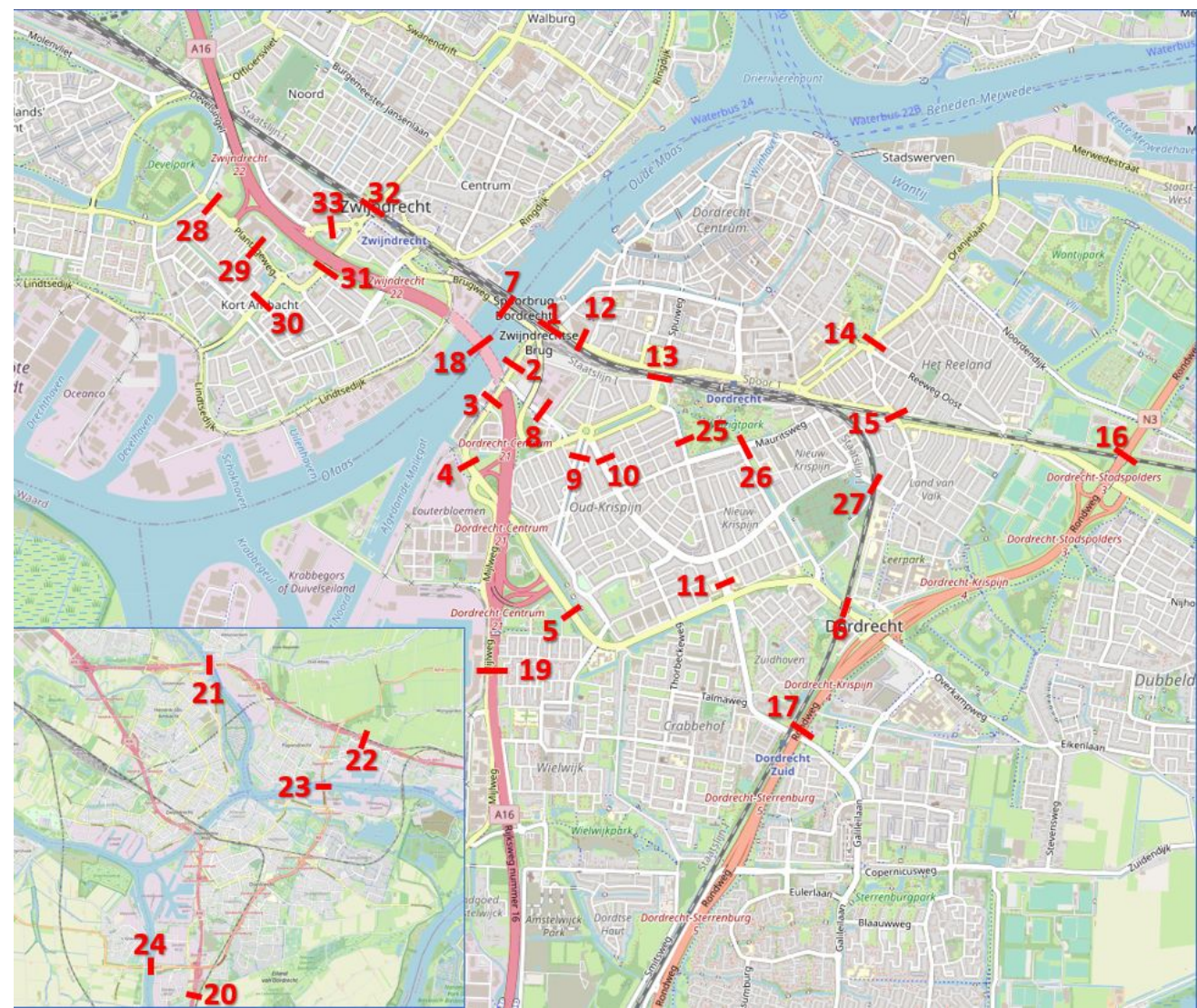
Verschillen t.o.v. nieuwe stedenbouwkundige variant:

- Licht negatief effect op 'wonen' door lager totaal aantal woningen, wisselend beeld voor het kwalitatieve programma
- Groter ruimtebeslag van auto-infrastructuur in het gebied door ventweg en Weeskinderendijk-Oost
- Licht positief effect op kwaliteit openbare ruimte in M4 door beperktere ophoging en openheid van bouwblokken
- Slechtere woon- en leefkwaliteit (geluid) op hogere bouwlagen

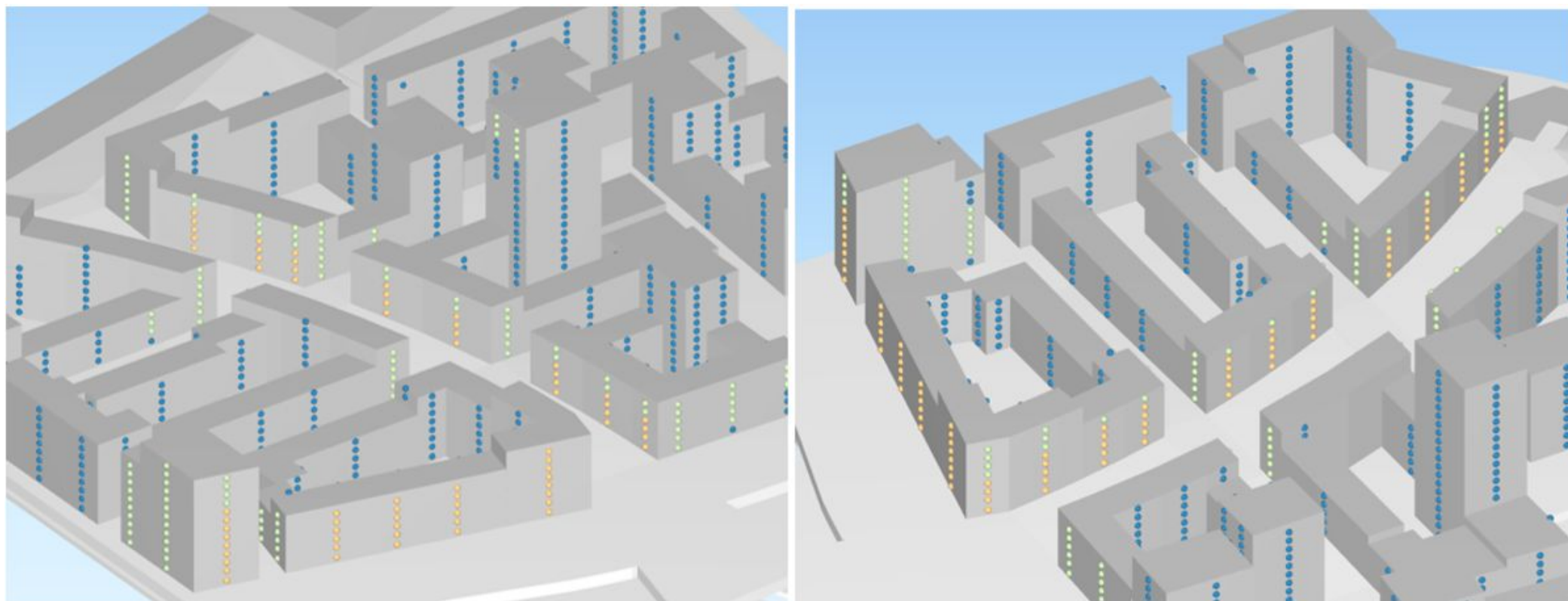


Overzicht verkeerseffecten

		Ref.	BP Fase 1	Variant	Verschil t.o.v. ref	Verschil t.o.v. BP
1	Dokweg	26.200	24.500	28.100	+ 1.900	+ 3.600
2	Laan der Verenigde Naties	29.100	30.500	34.000	+ 4.900	+ 3.500
3	Laan der Verenigde Naties	29.600	38.500	30.000	+ 400	- 8.500
4	Laan der Verenigde Naties	29.000	37.800	30.200	+ 1.200	- 7.600
5	Laan der Verenigde Naties	33.000	40.000	38.800	+ 5.800	- 1.200
6	VN tunnel	25.100	25.700	26.000	+ 900	+ 300
7	Zwijndrechtsebrug	16.600	400	15.200	- 1.400	+ 14.800
8	Weeskinderendijk Beneden	14.000	20.500	19.800	+ 5.800	- 700
9	Viottakade	2.200	5.600	4.800	+ 2.600	- 800
10	Brouwersdijk	15.700	14.100	14.400	- 1.300	+ 300
11	Krispijnseweg (zuid)	19.800	23.400	22.800	+ 3.000	- 600
12	Korte Parallelweg	19.600	18.500	20.800	+ 1.200	+ 2.300
13	Krispijntunnel	7.600	8.700	8.600	+ 1.000	- 100
14	Oranjelaan	15.600	15.000	15.700	+ 100	+ 700
15	Krommedijk	12.900	13.400	13.900	+ 1.000	+ 500
16	N3	82.800	84.000	83.800	+ 1.000	- 200
17	N3	60.600	62.500	62.500	+ 1.900	0
18	A16 (Drechtunnel)	178.300	194.500	183.300	+ 5.000	- 11.200
19	A16	123.800	124.900	125.400	+ 1.600	+ 500
20	A16	102.600	102.100	102.300	- 300	+ 200
21	A15 (Noordtunnel)	132.100	133.900	133.700	+ 1.600	- 200
22	A15	116.100	116.300	116.400	+ 300	+ 100
23	N3 (Merwedeburg)	90.500	92.600	92.200	+ 1.700	- 400
24	N217 (Kiltunnel)	9.100	9.000	9.000	- 100	0
25	Krispijnseweg (noord)	4.300	4.800	5.300	+ 1.000	+ 500
26	Mauritsweg	6.300	5.900	6.400	+ 100	+ 500
27	Dubbeldamseweg Zuid (Blauwe tunnel)	12.900	13.500	13.900	+ 1.000	+ 400
28	Plantageweg	15.200	16.500	16.900	+ 1.700	+ 400
29	Plantageweg	13.700	16.500	14.700	+ 1.000	- 1.800
30	Burgemeester Van 't Hoffweg	12.500	11.400	13.400	+ 900	+ 2.000
31	Burgemeester Doumaweg	14.300	9.300	13.900	- 400	+ 4.600
32	Koninginneweg	21.200	16.800	17.800	- 3.400	+ 1.000
33	P. Zeemanstraat	13.200	17.000	11.300	- 1.900	- 5.700



Resultaten geluid - Stadsbrug



Figuur 2-11 Geluidbelasting van de Stadsbrug met blauwe punten <48 dB, groen 48-58 dB en oranje 58-63 dB.

Resultaten geluid - Dove gevels



Figuur 2-14 Overzicht van dove gevels (rood) en geluidluwe gevels (blauw) in de nieuwe stedenbouwkundige variant