

AMBITIEDOCUMENT

*Naar een bereikbare stedelijke woon-werk
leefomgeving langs het spoor.*

Spoorzone
Zwijndrecht - Dordrecht



Consultatieversie (80%)



Laan 1914, no. 35
Postbus 1132
3800 BC Amersfoort
+31 (0)88 328 2 000
+31 (0)88 033 463 3652 telefoon
info@rhdhv.com fax
www.royalhaskoningdhv.com e-mail
internet

Consultatieversie januari 2018 datum
BG2143 referentie
Edgar Kiviet, Martijn Bijl, Nienke van der Smissen, auteur(s)
Luc Jenniskens, Annemieke Pratt

Inhoudsopgave

1	INTRODUCTIE	05
	De Verstedelijkingsopgave in Zuid-Holland Het start in de Drechtsteden De Groeiagenda	
2	VISIE OP DE SPOORZONE	13
	Introductie Inspirende referentie Ontwikkelprijncipes	
3	AMBITIES VOOR DE SPOORZONE	19
	Bijdragen aan de woonopgave in de Drechtsteden én Zuid-Holland Groei van banen en versterken economische positie Maximaal verbinden van wijken en het opheffen van ruimtelijke barrières OV als drager van de verstedelijking en de economie Duurzaam, gezond en klimaatbestendig	
4	PERSPECTIEF PER STATIONSGBIED	61
	Zwijndrecht stationszone Stationsgebied Dordrecht Station Dordrecht Zuid / Leerpark / Gezondsheidpark Amstelwijck / Wilgenwende	
5	VERVOLGSTAPPEN	79
	Werkwijze Planvorming Planning korte termijn	

1 Introductie

Voor de regio Drechtsteden is de Spoorzone de plek in Dordrecht en Zwijndrecht waar de kansen liggen om de verstedelijkingsopgave voor Zuid-Holland te realiseren. De Spoorzone in beide gemeenten vormt het startpunt van de 'Oude Lijn', waarlangs verschillende Zuid-Hollandse gemeenten ("de Verstedelijkingsalliantie") een ambitieus woningbouwprogramma in combinatie met een schielsprong in het mobiliteitssysteem tot stand proberen te brengen.

De gemeenten Dordrecht, Zwijndrecht en de provincie Zuid-Holland hebben de ambitie om in een hechte samenwerking gezamenlijk de kansen in de Spoorzone te benutten. Dit vergt van ons onder andere een gezamenlijke programmering van woon- en werkfuncties en investeringen in infrastructuur om de bereikbaarheid voor inwoners en bedrijven te optimaliseren. We willen samen met andere partners de condities en randvoorwaarden scheppen om de verstedelijkingsopgave in de Drechtsteden te verwezenlijken. In dit document zijn onze gezamenlijke ambities voor de gebiedsontwikkeling van de Spoorzone en de stationsgebieden in beide steden geformuleerd.

Vijf ambities voor de Spoorzone

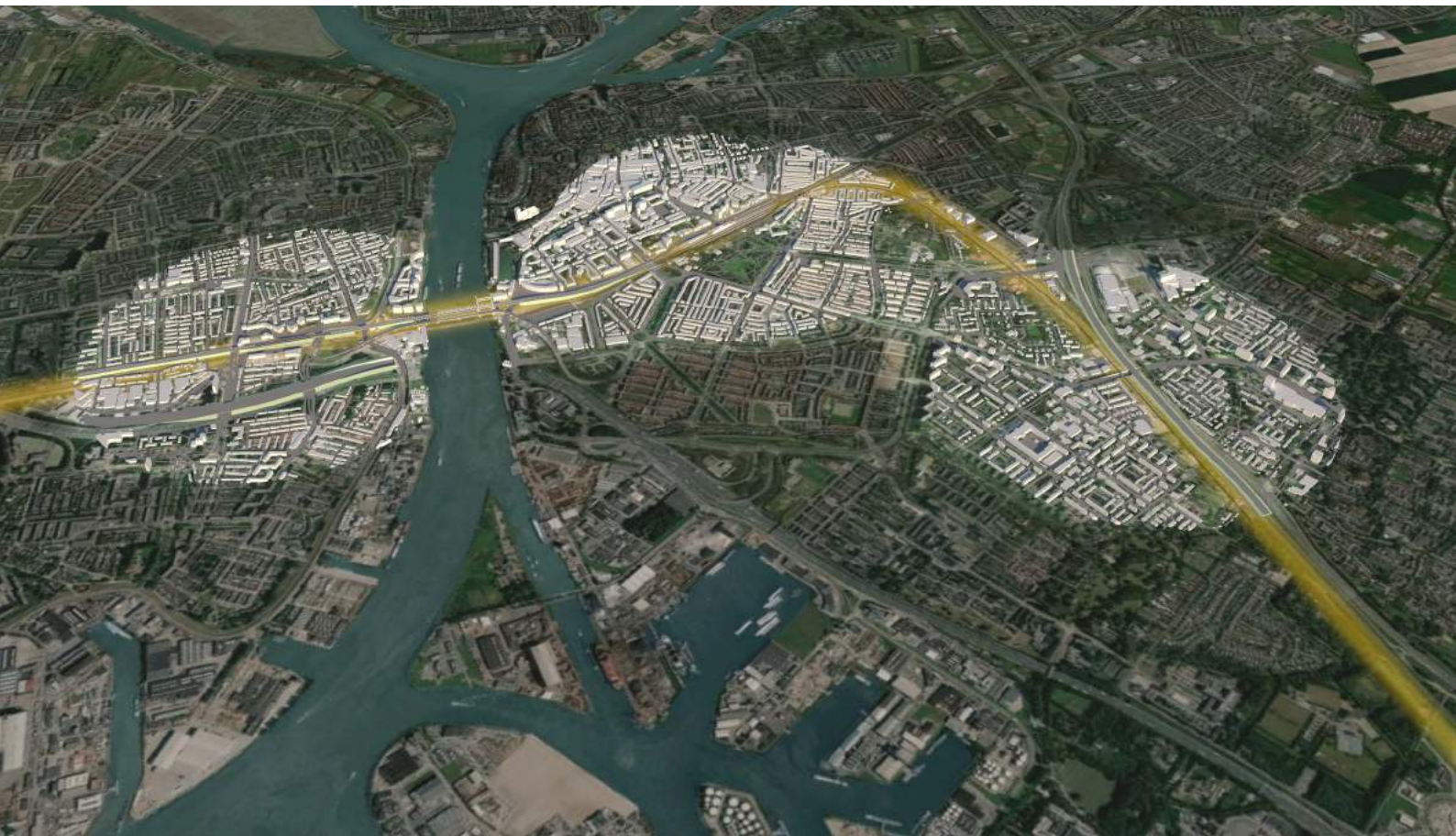
Vijf ambities vormen de pijlers van een wervend toekomstperspectief voor de Spoorzone.

1. Bijdragen aan de woonopgave in de Drechtsteden én Zuid-Holland
2. Groei van banen en verstreken van de economische positie
3. Maximaal verbinden van wijken en het opheffen van ruimtelijke barrières
4. OV als drager van de verstedelijking en de economie
5. Duurzaam, gezond, veilig en klimaatbestendig

Vier deelgebieden

De Spoorzone bestaat grofweg uit vier deelgebieden, met elk een eigen identiteit en karakter. Het gaat om:

1. Zwijndrecht stationszone
2. Stationsgebied Dordrecht
3. Station Dordrecht Zuid, Leerpark en Gezondheidspark
4. Amstelwijck en Wilgenwende



Functie van dit ambitiedocument

Deze versie van het ambitiedocument betreft een 80% versie die bedoeld is om in gesprek te gaan met stakeholders. Het betreft geen blauwdruk of vastomlijnd kader, maar een startpunt voor dialoog. Dit inhoud is tot stand gekomen gedurende een kort, intensief traject met de drie partijen waarbij we gezamenlijk stip op de horizon geformuleerd voor de Spoorzone.

Hierbij stonden de volgende vragen centraal:

- Wat is de gezamenlijke ambitie voor de verdere ontwikkeling?
- Welke uitgangspunten en principes hanteren we om dit te realiseren?

Dit document heeft een aantal functies:

- Het dient als communicatiemiddel voor het participatietraject met stakeholders (inwoners, bedrijfsleven, maatschappelijk middenveld, etc.).
- Het vormt de basis voor het realiseren van bestuurlijk draagvlak en financiële bijdragen op lokaal, regionaal, provinciaal en Rijksniveau.
- Het vormt een middel om regie te houden op de verdere planontwikkeling van het gebied als geheel, de verschillende deelopgaven en (reeds lopende) deelprojecten.
- Het dient als basis voor het initiëren van publiek-private samenwerking en het binden van private investeringen in de ontwikkeling van de Spoorzone.

Het laat zien dat het zinvol is om de samenhang en gemeenschappelijke principes tussen de verschillende deelgebieden te zoeken en dat een integrale blik op de opgave nieuwe kansen biedt. Dit betekent niet dat alles binnen het gebied met elkaar verbonden is, er is sprake van verschillende startpunten en ontwikkelsnelheden. Voor een deel van de Spoorzone kan worden worden doorgepakt met bestaande plannen, soms aangevuld met nieuwe projecten. Voor andere delen vormt dit document een nieuwe start in de planvorming.

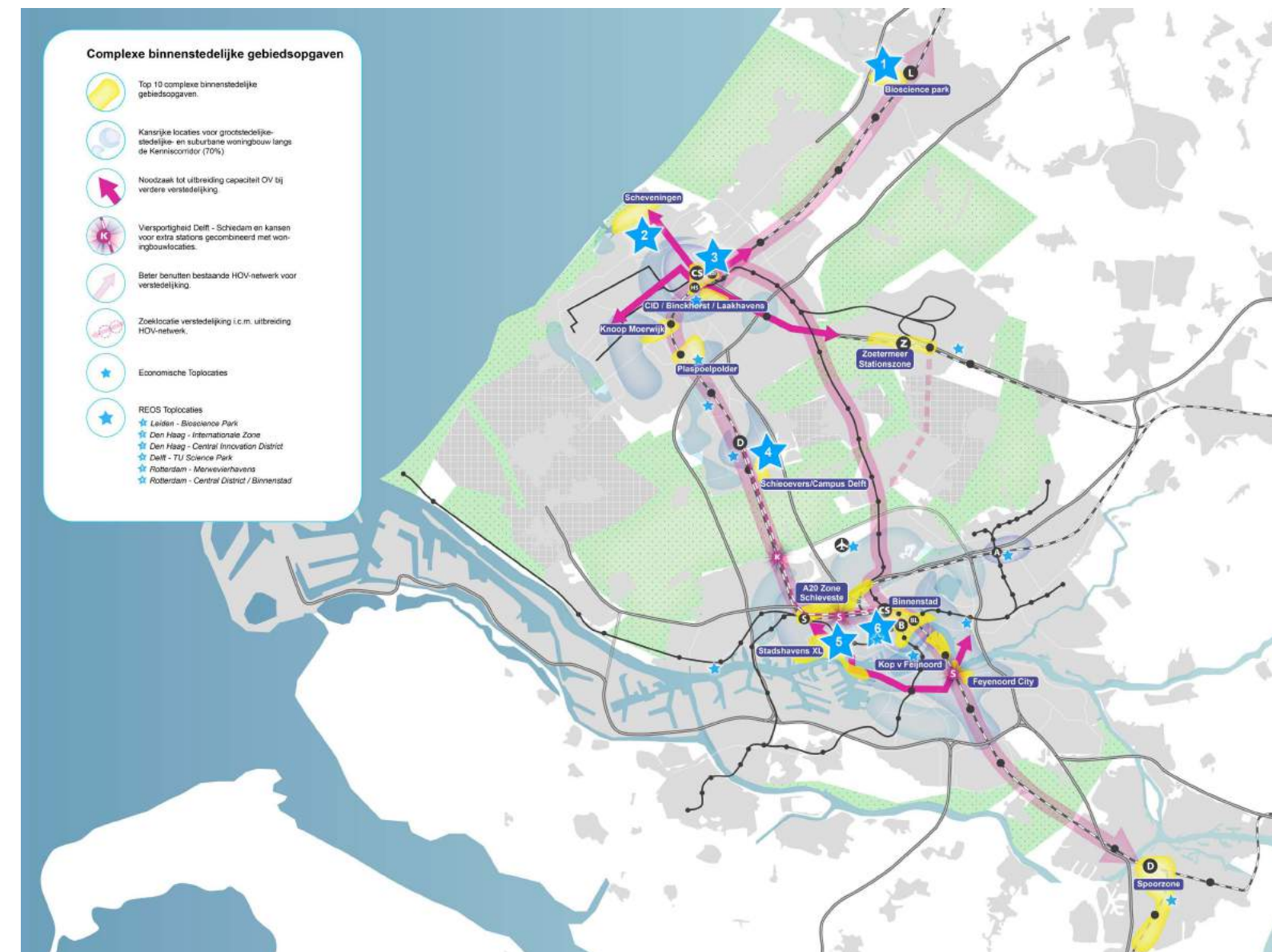
1.1 De verstedelijkingsopgave in Zuid-Holland

De provincie Zuid-Holland staat voor een omvangrijke verstedelijkingsopgave. Tussen 2010 en 2030 zijn er ongeveer 230.000 nieuwe woningen nodig. Daarvan waren er eind 2017 ongeveer 80.000 gebouwd. Resterende opgave tot 2030: 150.000 woningen. Tussen 2030 en 2040 is daarbovenop nog een aanvullende woningbehoefte van ongeveer 60.000 woningen in de reeds dichtbevolkte provincie van Nederland.

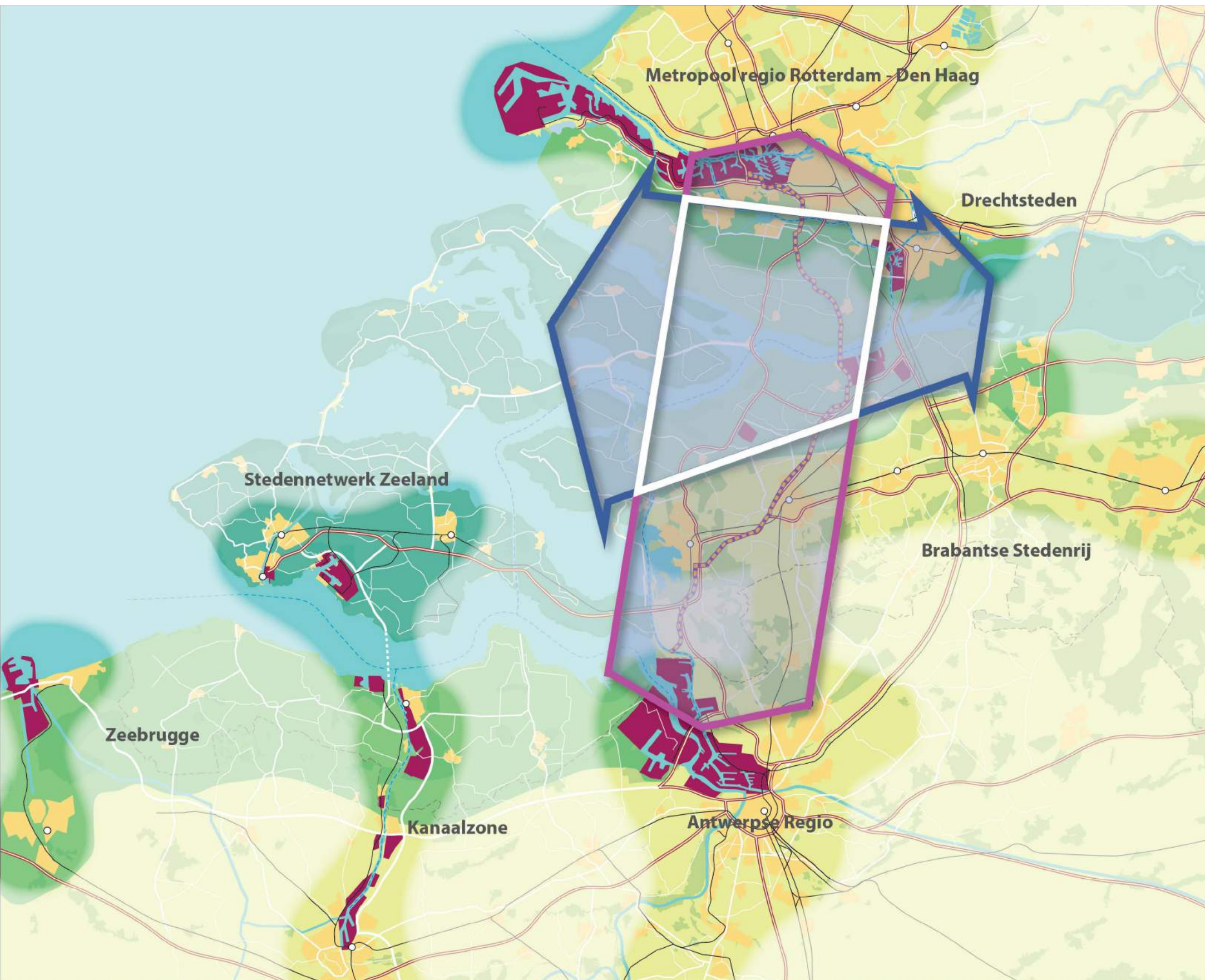
De verstedelijkingsopgave en de investeringen die daarmee gepaard zullen gaan bieden een kans om de provincie te versterken. Zuid-Holland is een provincie met veel kwaliteiten. Het levert van alle provincies de

grootste bijdrage aan het bruto binnenlands product, er zijn prachtige historische binnensteden te vinden en groen en water zijn altijd dichtbij. Naast de vele kwaliteiten kenmerkt Zuid-Holland zich echter ook door een stedelijk gebied met gebrek aan samenhang waardoor welvaart wordt misgelopen. Er is bijvoorbeeld weinig kruisbestuiving tussen de economische sectoren doordat de provincie meer een optelsom van regio's is dan een samenhangend stedelijk gebied waar veel uitwisseling plaatsvindt.

De woningbouwopgave biedt, mits goed aangepakt, meerdere kansen. Het is een kans om de samenhang in het polycentrische stedelijke netwerk te vergroten zodat het meer als één grote stad functioneert. Dit



Inzet van de Verstedelijkingsalliantie (Bron: Provincie Zuid-Holland)



Stedelijke Delta en deltalandschap (Royal HaskoningDHV: gebiedsfoto corridor Rotterdam-Antwerpen)

vergroot de economische agglomeratievoordelen en het bereik aan woon- en werkmilieus voor haar inwoners. Tegelijkertijd biedt de verstedelijkingsopgave een kans om in te spelen op maatschappelijke transitie zoals die op het gebied van energie, klimaat en economie.

Als antwoord op deze complexe uitdaging hebben acht gemeenten in de provincie (Dordrecht - Rotterdam - Schiedam - Delft - Rijswijk - Den Haag - Zoetermeer - Leiden) de handen ineen geslagen in een verstedelijkingsalliantie. De gezamenlijke inzet is om te kiezen voor geconcentreerde verstedelijking langs bestaande infrastructuur (de spoorlijn Leiden - Dordrecht) waarin de woningbouwopgave, de versterking van de economische toplocaties en de investeringen in openbaar vervoer in samenhang wordt uitgewerkt. De ambitie is om met deze aanpak 170.000 nieuwe woningen tot 2040 te realiseren. Voor de regio Drechtsteden is de Spoorzone inclusief stationsgebieden in Dordrecht en Zwijndrecht de voornaamste gebiedsontwikkeling die een bijdrage aan de verstedelijkingsopgave in Zuid-Holland levert.

1.2 Het start in de Drechtsteden

Als startpunt van de zogeheten 'Oude Lijn' naar Rotterdam en Leiden maken Dordrecht en Zwijndrecht stevig onderdeel uit van de Zuidvleugel van de Randstad. De Drechtsteden vormen echter tegelijkertijd ook het schakelpunt van de zuidelijke Randstad naar de omvangrijke stedelijke agglomeraties en havencomplexen van West-Brabant, de Antwerpse regio en Vlissingen, Terneuzen en Gent (ook wel de Stedelijke Delta genoemd). De centrale positie van Dordrecht en Zwijndrecht in deze delta heeft als bijkomend voordeel dat het deltalandschap en de daarbij horende unieke natuur (bijvoorbeeld de Biesbosch) vanuit de stad uitstekend bereikbaar zijn.

Inwoners Dordrecht en Zwijndrecht sterk verbonden met Rotterdam en West-Brabant

Binnen Zuid-Holland zijn op basis van dagelijkse verplaatsingen van mensen voor werk en voorzieningen, het 'daily urban system', verschillende regio's te identificeren die functioneren als een grote stad. De grootste groep mensen verplaatst zich dagelijks binnen deze regio en met name op deze schaal functioneren de arbeidsmarkt en de woningmarkt. Uit onderzoek blijkt dat de inwoners van Dordrecht en Zwijndrecht ook een sterke oriëntatie hebben op Rotterdam. Daarnaast bestaat er een sterke pendel van met name hoogopgeleide kenniswerkers met West-Brabant.

Startpunt naar unieke natuur in overgangsgebied zoekt naar zout water

Het Deltalandschap rondom Dordrecht en Zwijndrecht is een uniek gebied met veel dynamiek met unieke natuurwaarden. Eb en vloed, land en water, natuur en cultuur, vroeger en nu, droog en nat, zoet en zout: het is hier allemaal op korte afstand van elkaar te beleven. Vanuit de Spoorzone ben je zo bij het Drie Rivierenpunt of in de Biesbosch.

Cruciale schakel in belangrijke logistieke corridor

De havens van Antwerpen en Rotterdam zijn met het achterland verbonden door een uitgebreid infrastructuur netwerk. Dit multimodale netwerk in de corridor bestaat uit spoor, weg, water en pijpleidingen. De Spoorzone in Dordrecht en Zwijndrecht grenst aan binnen dit netwerk belangrijke verbindingen zoals de A16, de N3, de Oude Maas en de spoorlijn tussen Rotterdam en Moerdijk. Voor het goederenvervoer in de logistiek en industrieel belangrijke driehoek Randstad - Antwerpen - Ruhrgebied heeft deze spoorlijn zelfs cruciale rol (zie het figuur hiernaast). Dit brengt bij verdere verstedelijking een grote opgave op het gebied van externe veiligheid met zich mee.

1.3 De Groeiagenda van de Drechtsteden

Spoorzone sleutelproject in ambitieuze groeiagenda van de Drechtsteden

De Drechtsteden hebben dinsdag 4 juli 2017 aan de Provincie Zuid-Holland de 'Groeagenda 2030: Goed Leven in de Drechtsteden' aangeboden. In de komende jaren wil de regio voor krachtige, economische groei stevig (blijven) inzetten op goed wonen, goede bereikbaarheid en goed werken.

Goed wonen

Het realiseren van nieuwe woningen en de transformatie van kwetsbare wijken dient als hefboom voor stedelijke ontwikkeling en het behoud van voorzieningen. Er wordt ingezet op een groei van het inwoneraantal (tot meer dan 300.000), het beter behouden van jongeren in de regio en een evenwichtere verdeling van woonsegmenten. De concrete gezamenlijke ambitie is om voor 2030 tegen de 25.000 nieuwe woningen te realiseren.

De woonambities zijn gezamenlijk met de groeiagenda door de Drechtsteden vastgelegd in de regionale woonvisie 2017-2030. Uitgangspunt in deze visie is dat de Spoorzone zich leent voor het behouden en aantrekken van jongeren en 'young professionals' en voor ouderen, die georiënteerd zijn op centrumvoorzieningen en het openbaar vervoer. Als betaalbaar alternatief voor het wonen in de binnenstad van Dordrecht én voor wonen in Rotterdam kan hier een gemengd centrum-stedelijk woonmilieu worden ontwikkeld. De behoefte aan dit type woonmilieu is nu al groter dan het aanbod.

Goed werken

De economische ambities bestaan uit het bevorderen van

nieuwe hoogwaardige bedrijvigheid, het stimuleren van innovatiekracht, het verbreden van het economisch profiel en stimuleren van crossovers tussen sectoren. Deze inspanningen dienen 30.000 nieuwe banen aan de boven- en onderkant van de markt op te leveren.

Goede bereikbaarheid

De regio Drechtsteden is een belangrijke doorvoerder in het vervoer over weg, spoor en water en ontleent daar ook een deel van zijn economische positie aan. Om de beoogde groei in goede banen te leiden en de kwaliteit van het woonmilieu te bewaken, zet de regio in op verbetering van de bereikbaarheid. Daar hoort minder autogebruik, slimme mobiliteit en koppeling van woon-werklocaties aan hoogwaardig openbaar vervoer bij.

Planvorming voor deelgebieden begint niet op nul

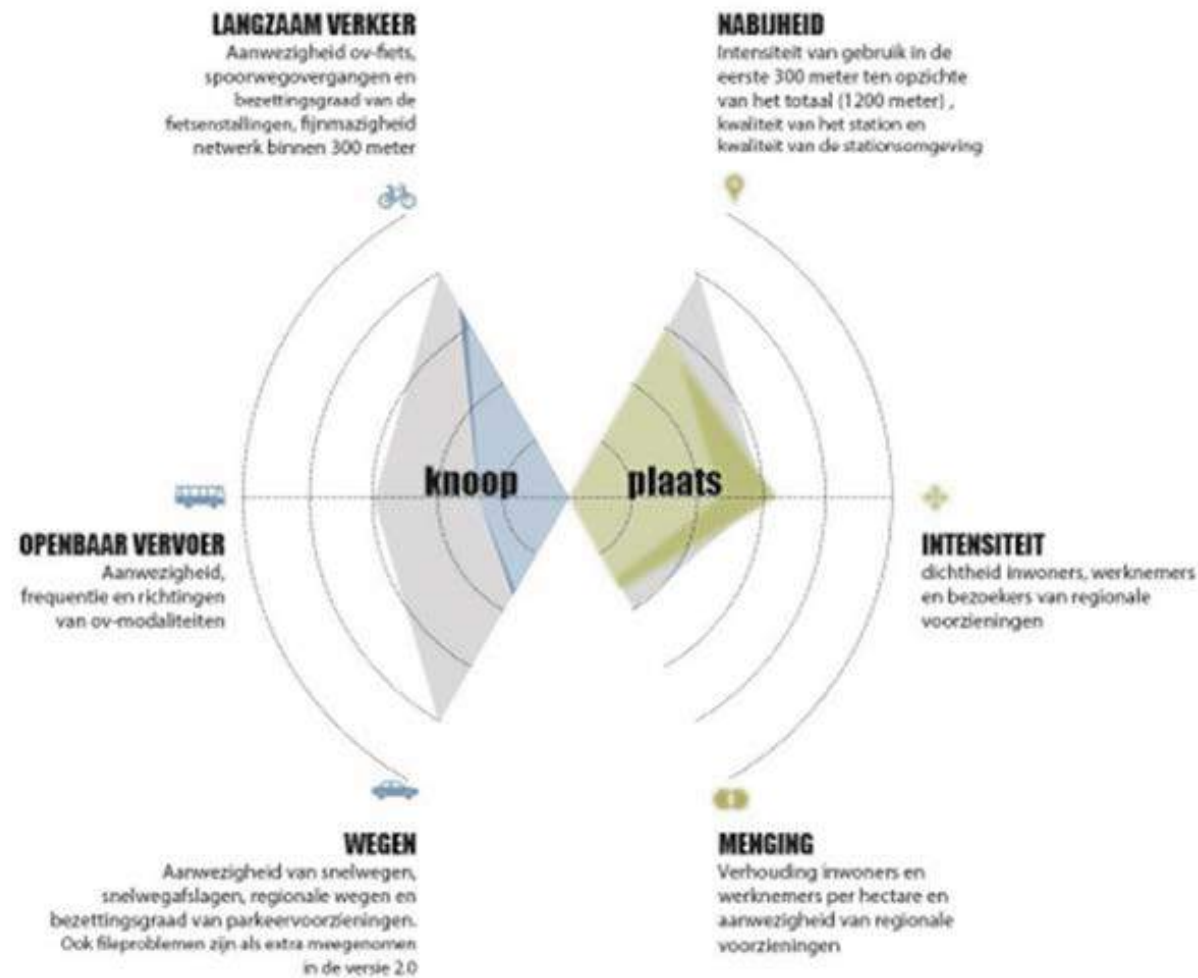
Spoorzone is een overkoepelende benaming van een groot aantal deelontwikkelingen rondom het spoor, waarvan het overgrote deel binnenstedelijk is. De ontwikkelfases waar deze gebieden zich in bevinden verschillen sterk. Een aantal van deze gebiedsontwikkelingen is gestart na de eeuwwisseling, voor andere is recent een eerste mijlpaal in de planvorming bereikt en is de realisatie nog niet op gang gekomen. Dit ambitiedocument is het eerste overkoepelende ijkpunt voor al deze deelgebieden. Daarbij is voortgebouwd op bestaande kaders, maar hebben ook nieuwe ideeën de plannen verrijkt.



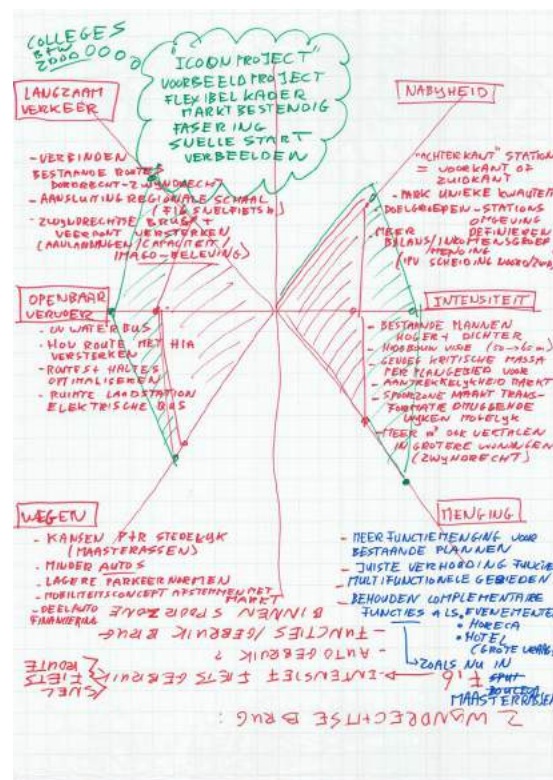
Spoorstructuur voor goederenvervoer van Rotterdam/Antwerpen naar Duitsland

2

Visie voor de Spoorzone



Vlindermodel 2.0 van de vereniging Deltametropool, 2016



Visie op de Spoorzone

2.1. Introductie

De huidige plannen en projecten in de invloedssfeer van de Spoorzone kennen een grote diversiteit aan uitgangspunten, doelstellingen en randvoorwaarden die het spoor veelal beschouwen als barriere. Daardoor zijn deze lastig in samenhangende ambities te vertalen en bestaat de kans dat de kansen van de nabijheid van het spoor over het hoofd worden gezien.

De principes van "Transit Oriented Development" (TOD) bieden een bewezen methode voor succesvolle stedelijke ontwikkeling rond transport knooppunten. Deze principes hebben we als leidraad gebruikt om tot een set van samenhangende ambities en bouwstenen voor de ontwikkeling van de spoorzone te komen. Het gebruik van deze principes helpt om de enorme potentie van dit gebied naar voren te brengen en de verbindende gemene delers te identificeren.

De essentie van het begrip "Transit Oriented Development" is op "mobiliteit georiënteerde ruimtelijke ontwikkeling", een concept dat meteen de componenten van de verstedelijkingsopgave; woningbouw, werkgelegenheid en spoor vertegenwoordigt en verbindt. TOD als methode gebruikt een aantal bewezen principes om tot een duurzame, inclusieve, gemengde, compacte en geïntegreerde stedelijke omgeving rond transportknooppunten te komen. Deze benadering zorgt voor maximale waarde creatie, in economische, sociale, en ruimtelijke zin (People, planet, profit).

De concrete invulling van die principes voor de Spoorzone leidt tot de definitie van ambities op het gebied van dichtheid, functiemenging, samenwerking van stakeholders en integratie, de kwaliteit van stedelijke ruimte en imago, voetgangersvriendelijkheid, fietsers en de relatie met andere vervoersmodaliteiten. Het combineren van ruimtelijke ordeningsprincipes en mobiliteitsprincipes leidt bovendien tot duurzame oplossingen en maakt ambities inzichtelijk en toepasbaar op verschillende schaal en abstractieniveaus, van agenda's, beleid, plannen en projecten zoals de Groeiagenda Drechtsteden, de verstedelijkingsalliantie en gemeentelijk beleid tot gebiedsplannen.

Het vlindermodel 2.0 van de vereniging Deltametropool, vertegenwoordigt een model gebaseerd op TOD principes, waarbij de knooppunt functie voor alle modaliteiten van vervoer wordt verbonden aan de 'plaats' functie van het station voor alle functies en gebruikers/bewoners.

Tijdens het opstellen van het ambitiedocument hebben we voorafgaand aan workshops ter inspiratie een aantal benchmarks rond "Transit Oriented Development" besproken met het kernteam en de overige deelnemers van de verschillende gemeenten en de provincie. Een van deze benchmarks wordt hier kort toegelicht, zodat deze ook als inspiratie kan dienen voor het vervoltraject in de planvorming van de Spoorzone.

2.2. Inspirende referentie

Spoorzone Den Bosch, Nederland

De Spoorzone in 's-Hertogenbosch ligt op de grens tussen de historische binnenstad en latere stadsuitbreidingen en tussen stad en natuur. Het station waar dagelijks zo'n 45.000 mensen in- en uitstappen, ligt in het hart van een veelzijdig gebied, met karakteristieke historische en moderne gebouwen en een stedelijke dynamiek. Een knooppunt waar verschillende functies en activiteiten zich concentreren. De functiemenging bestaat uit wonen, werken, winkelen, regionale bedrijven en instellingen en recreatie.

Het is ook een gebied dat gevoelig is voor fragmentatie en nieuwe barrières, omdat het bestaat uit diverse deelgebieden en projecten, die bovendien in verschillende stadia van ontwikkeling zijn. Aan de zuidzijde van

het station zijn dat een transferium, een ziekenhuis, gebiedsontwikkelingen Willemspoort en Paleiskwartier, Essent en Het Zand en in het noorden de Brabanthallen, De GruyterFabriek, het EKP-terrein en Kop van 't Zand.

Om de ruimtelijke en programmatische samenhang te garanderen heeft de stad een aantal ontwikkelingsrichtingen geformuleerd, die veel overeenkomst tonen met bekende TOD-principes. In dit geval zijn dat: een stedelijke functiemenging (wonen, werken, voorzieningen) met intensief grondgebruik; een openbare ruimte van hoogwaardige kwaliteit - gericht op verblijf, ontmoeting en vergroening;- optimale bereikbaarheid met OV en voor langzaam verkeer en imagoversterking door herbestemming industrieel erfgoed en stimuleren van experiment, innovatie en creativiteit.

Bovendien wordt ingezet op een duurzame



gebiedsontwikkeling door plannen voor energietransitie en kansen te creëren op het gebied van de circulaire economie.

Het belang van de Spoorzones in het algemeen en voor 's-Hertogenbosch in het bijzonder wordt in vier kernpunten samengevat:

- *Verstedelijking rond regionale knooppunten*

Een slimme verstedelijking door een concentratie van wonen en werken rondom openbaar vervoersknooppunten.

- *Kenniseconomie en agglomeratiekracht.*

Kennisswerkers zijn gericht op binnenstad en ontmoeting, en reizen per spoor.

- *Woningbehoefte*

Een aanvullend intensief-stedelijke woonmilieu dat aantrekkingskracht heeft op alleenstaanden en 2-persoonshuishoudens in nagenoeg alle leeftijdsgroepen,

met jongvolwassenen, studenten en expats in het bijzonder.

- *Imagoversterking*

Het imago van Den Bosch als stad voor gevestigden verrijken met een uitdagend ('edgy') karakter met cultuur, events en bedrijvigheid met basis van innovatie en experiment.

De planvorming en ontwikkeling van de spoorzone wordt ondersteund door een aantal strategische ingrepen die helpen het imago te versterken en voor ruimtelijke samenhang, aantrekkingskracht en vertrouwen zorgen. Dat zijn iconische verbindingen en openbare ruimten, zoals de Paleisbrug die pas na aanleg van het Paleiskwartier de zuidelijke spoorhelften verbond en het bewust aantrekken van regionale bedrijven en instellingen die op hun beurt weer voor clustervorming en spin-off zorgen zoals het ziekenhuis, MBO en HBO opleidingen en Justitie.



3.2. Ontwikkelprincipes Spoorzone

Uit de TOD benadering zijn een aantal leidende principes voor een succesvolle verdere ontwikkeling van de Spoorzone te formuleren. Deze principes geven op hoofdlijnen richting en houvast aan de verdere planvorming en dienen nog verder ingevuld te worden.

1. De dichtheid en functiemenging rond het bestaande station verhogen en de eenzijdige oriëntatie opheffen. Het gebruik en de waarde van het station versterken en een hoogwaardige en voetgangersvriendelijke stedelijke ruimten creëren.
2. Spoor, OV en overige mobiliteitmodaliteiten transformeren in schaalbare, naadloze mobiliteitssystemen zodat multimodale knooppunten ontstaan die een "deur tot deur" reiservaring leveren.
3. Gebiedstransformaties rond het station met functiemenging van wonen, werken en voorzieningen die het verbinden van mensen en bedrijven stimuleren. Dit zal resulteren in sociale en economische voordelen (inclusiviteit en werkgelegenheid) en zal het rendement op investeringen in stadsvervoer maximaliseren.
4. De dominante positie en auto-afhankelijkheid rond de stations elimineren. Dit brengt de meervoudige functies en waarden van straten, openbare ruimte en

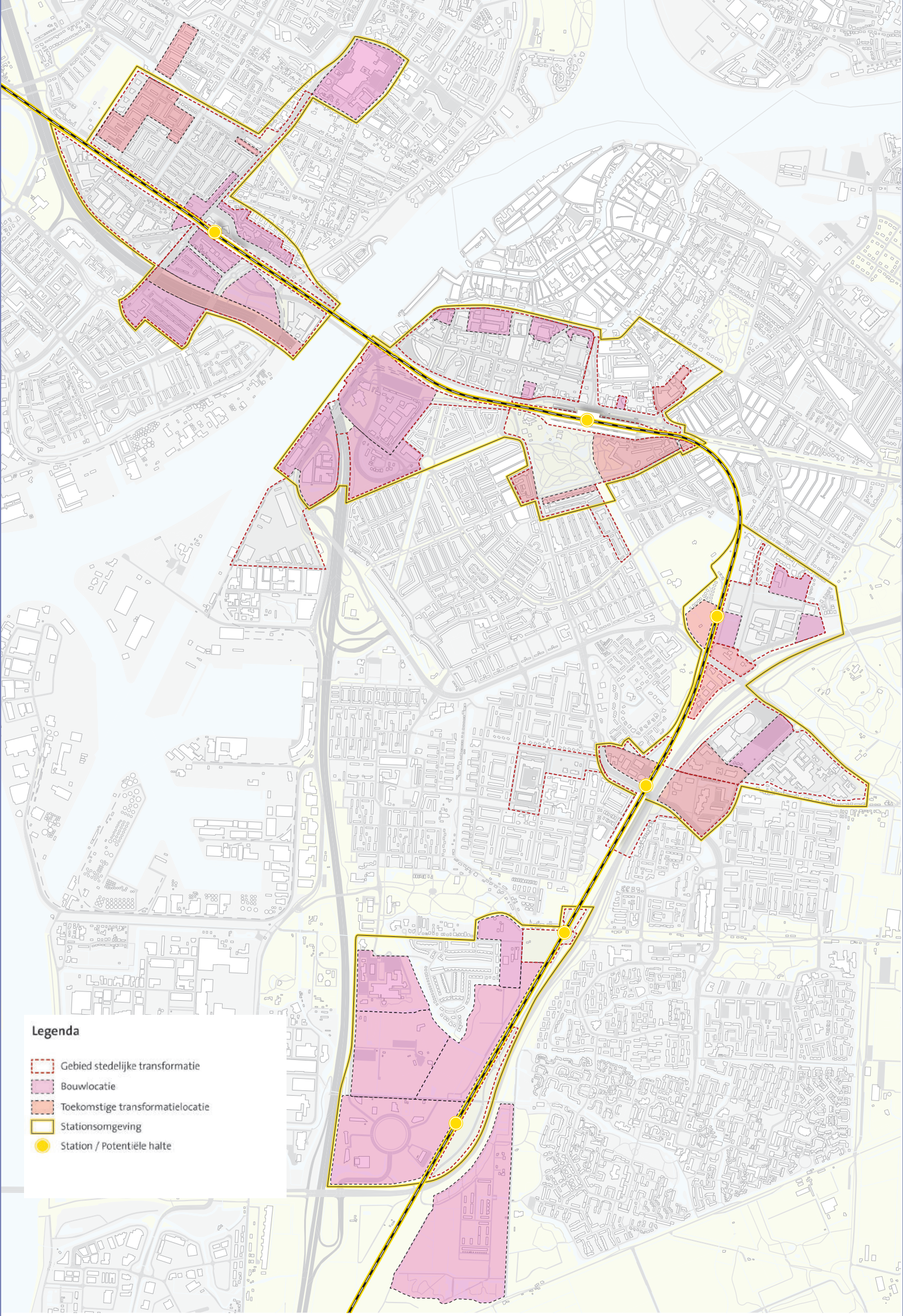
gebouwen terug en levert belangrijke verbeteringen in luchtkwaliteit en veiligheid in het stadshart.

5. Een geïntegreerde aanpak voor alle belanghebbende van station en omgeving. Het ambitiedocument is niet alleen opgesteld voor de opdrachtgevers, maar ook voor omwonenden, ontwikkelaars en investeerders, bedrijven en gebruikers.
6. Gebruik maken van de kansen die TOD-ontwikkeling brengt om het imago en de identiteit van de stationsgebieden binnen de Drechtsteden te versterken en te vernieuwen. Zowel voor de huidige bevolking als om nieuwe bewonersprofielen, bedrijven en toeristen aan te trekken. Dat kan door een wisselwerking van hoge kwaliteit openbare ruimten, doordacht ontworpen infrastructuur (tunnels en bruggen) die de barrière van het spoor slechten en iconische gebouwen (station, instituties).

Een succesvolle TOD-strategie vergt niet alleen een integrale benadering van verschillende aspecten en disciplines, maar ook een integrale benadering van drie verschillende schaalniveaus; station, stationsomgeving en stationswijken. De strategieën voor het station zelf, de stationsomgeving en de bredere context dienen daarvoor naadloos op elkaar aan te sluiten.

3

Ambities voor de Spoorzone



Legenda

- Gebied stedelijke transformatie
- Bouwlocatie
- Toekomstige transformatielocatie
- Stationsomgeving
- Station / Potentiële halte

2.1



AMBITIE 1

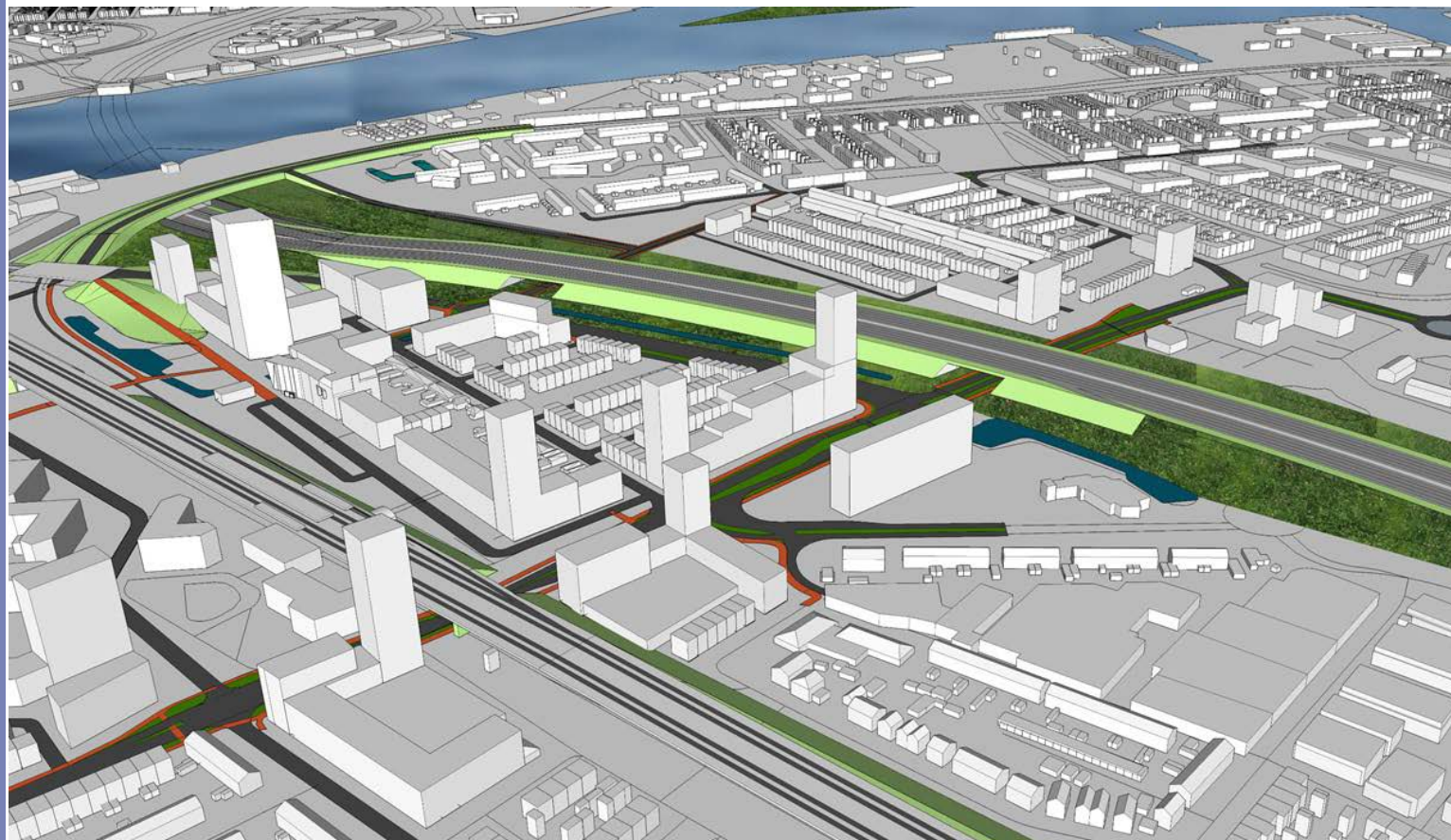
Bijdragen aan de woonopgave in de Drechtsteden én Zuid-Holland

Het is de ambitie om binnen de Spoorzone 6000-9000 woningen tot 2030 te bouwen, en ook na deze periode het woningaanbod te vergroten. Dit wordt gerealiseerd dankzij transformatie en herontwikkeling van de stationsomgevingen. Het nieuwe aanbod is kwalitatief hoogwaardig en bovenregionaal aantrekkelijk, waardoor nieuwe bewoners zich hier vestigen en bestaande bewoners kansen gebonden worden om hun wooncarriere voort te zetten.

De herontwikkelde stationslocaties vormen een uniek woonmilieu in de zuidvleugel, dat bestaat uit een combinatie van een divers woningaanbod, goede bereikbaarheid, de nabijheid van historisch centrum, moderne stedelijke voorzieningen en op fietsafstand van unieke deltanatuur en een klassiek Hollands landschap.



Massastudie deelgebied Dordrecht Centraal in vogelvlucht



Massastudie deelgebied Zwijndrecht stationskwartier in vogelvlucht (bron: INBO)

Toelichting

De woonaantrekkelijkheid van centrumgemeente Dordrecht is de laatste jaren sterk toegenomen¹. Illustratief hiervoor is dat ten opzichte van 2015 in 2018 het aandeel huishoudens uit Rotterdam dat een huis koopt in Dordrecht, is toegenomen van 3% naar 5%².

Dit heeft echter nog niet geleid tot extra groei en een verandering van de samenstelling van de bevolking in de regio Drechtsteden. Het aandeel hoger opgeleiden en mensen met een hoger inkomen blijft achter bij vergelijkbare stedelijke regio's. Dit heeft als negatief bijeffect dat veel van de aantrekkelijke voorzieningen in de regio financieel onder druk staan omdat de koopkrachtige vraag naar die voorzieningen minder is toegenomen dan verwacht.

Mede door een eenzijdige woningvoorraad is de afgelopen jaren een aanzienlijk deel van de hogere inkomens en gezinnen in Dordrecht en Zwijndrecht in hun woningzoektocht uitgeweken naar elders, zowel binnen als buiten de Drechtsteden³. Een beperkt aantal doelgroepen waardeert het traditionele aanbod van betaalbare gezinswoningen en een relatief groot aanbod aan sociale huurwoningen.

In Zuid-Holland neemt op veel plekken de krapte en de woningprijzen op de woningmarkt toe, onder

invloed van bevolkingsgroei, een toename van eenpersoonshuishoudens en de concentratie van economische groei in een beperkt aantal stedelijke regio's.

De Spoorzone kan in die groeiende behoefte naar woningen in een centrum en groenstedelijk woonmilieu voorzien, waarvandaan werkgelegenheid en voorzieningen goed te bereiken zijn. Daarbij wordt gebouwd voor iedereen, met extra aandacht voor de gezinnen en jongeren die de afgelopen jaren de regio verlieten.

De Spoorzone heeft een groot aantal troeven in handen om nieuwe inwoners aan zich te binden. De prachtige historische binnenstad van de oudste stad van Zuid-Holland is om de hoek. De evenementenagenda van de regio is uitstekend gevuld met uiteenlopende evenementen zoals Dordt op Stoom, Wantijpop, het Bachfestival of Rrollend Dordrecht. Op fietsafstand ligt unieke natuur en landschappen zoals de Biesbosch, de Zwijndrechtse Waard en IJsselmonde, maar ook in Zwijndrecht en Dordrecht zijn prachtige parken te vinden. Kortom, hier vind je een betaalbaar aantrekkelijk alternatief voor wonen in Rotterdam.

Quote: "het relatief lage prijsniveau van woningen in Dordrecht, met € 2.225 per vierkante meter, maakt de stad aantrekkelijk voor huishoudens van buitenaf. Met dit bedrag ligt het niveau van Dordrecht namelijk nog bijna €500 onder het landelijk gemiddelde."

- 1 Atlas voor Gemeenten
- 2 Dynamis: Spreekende Cijfers woningmarkten Rotterdam en Dordrecht. Q3 2018
- 3 Onderzoekscenarië Drechtsteden



Pijlers bij deze ambitie

1. Creëren van onderscheidende en verschillende woonmilieus per stationsgebied.

De Spoorzone, en met name de omgeving van de stations, biedt een unieke combinatie van factoren om een woningaanbod te creëren die bestaande en nieuwe bewonersgroepen in andere grotere steden van de zuidelijke randstad niet kan vinden. De bestaande factoren zijn de nabijheid van beroepsonderwijs, werkgelegenheid in het maritieme cluster, de stedelijke voorzieningen, het historisch centrum en natuur, tezamen met een hoge bereikbaarheid, toegang tot de zuidelijke Randstad en Brabant en aantrekkelijkere prijzen. Deze unieke factoren bieden kansen om een gedifferentieerd woonprogramma te ontwikkelen met een grote verscheidenheid aan typen in de categorieën. Om een duurzame en gemengde stedelijk community te creëren hoort daar een mix aan doelgroepen en inkomensklassen bij. De moderne stadsbewoner is ook op zoek naar een innovatief aanbod van lokale kwaliteitsvoorzieningen en producten, mogelijkheden om te ontspannen en cultuur te beleven en een openbare ruimte waar plaats is voor spontane activiteiten en ontmoetingen.

Afhankelijk van de ruimtelijke, fysieke en economische context krijgt elk stationsgebied een andere identiteit. Deze identiteit wordt gevormd door bijvoorbeeld een specifieke menging van functies, karakter van de stedelijke ruimte, het niveau aan voorzieningen en de verhouding tussen de woningcategorieën.

De ambities voor het profiel voor de woonmilieus voor de vier gebieden rond de stations en toekomstige haltes voor Dordrecht en Zwijndrecht zijn:

Dordrecht Centraal: Centrum hoog stedelijk woonmilieu met Dorts karakter: De 19e eeuwse Schil rondom het oude centrum zoekt aansluiting op het karakter van de historische binnenstad, maar de transformatie gebieden aan de zuidzijde van het spoor dienen een eigen karakter te krijgen. De centrale ligging bij het station en aan Weizigtpark vraagt om een hoge woningdichtheid, met compacte bouw en hoogte accenten, gemengd met kantoren, hotels en een hoog voorzieningenniveau. Woningen in het hogere segment, met uitzicht over de binnenstad en het water, private huursector en tijdelijke huisvesting, alsook woningen voor starters zijn hier aantrekkelijk. De openbare ruimte is kwalitatief hoogwaardig, en wordt gekenmerkt door een mix van functies. De woningdichtheid varieert afhankelijk van de locatie van circa 80 tot 140 woningen per

hectare. De doelgroepen waarvoor dit gebied aantrekkelijk is zijn: Welverdiend genieten, Studenten/ Jonge digitalen, Young Professionals/ Goed stadsleven.

Dordrecht Leerpark en Gezondheidspark: De innovatie en gezondheidscampusmilieus zijn geschikt voor een modern en alternatief woonmilieu dat centrum stedelijk is. Dit woonmilieu betreft wijken met meer groen en ruimte dan het hoogstedelijke, maar met minder voorzieningen. De gemiddelde woningdichtheid varieert hierbij van 30-50 woningen per hectare. Wel zijn incidentele hoogte accenten van hoogwaardige architectuur (tot 90m) mogelijk om als nieuw centrum herkenbaar te zijn en stedelijkheid uit te stralen.

Dordrecht Amstelwijk/Wilgenwende. De nabijheid van monofunctionele en suburbane gebieden maakt het noodzakelijk dat dit gebied een eigen identiteit ontwikkeld en daarbij een zekere functiemenging probeert tot stand te brengen, om zo een lokale community te creëren en te voorkomen dat men volledig op het centrum milieu oriënteert en een soort satellietwijk ontstaat. De ambitie is een open, groenstedelijk karakter met ruimte voor statements en bijzonder architectuur.

Quote Woonvisie: "Op dit moment kennen de Drechtsteden nog een negatief vertreksaldo in de leeftijdsgroep 18-23 jaar. Jaarlijks verlaten zo'n 1.000 jongeren de regio om elders te gaan studeren of werken. We stellen ons concreet tot doel om dit aantal te halveren naar 500 per jaar. Daarnaast willen we het aantal HBO-studenten woonachtig in de Drechtsteden met 20% laten groeien van 5.600 naar 6.700. De ontwikkeling van de spoorzone speelt daar een centrale rol bij. Deze vergroot ook het draagvlak voor het intercitystation als OV-knooppunt en verbetert de bereikbaarheid van de regio als geheel.

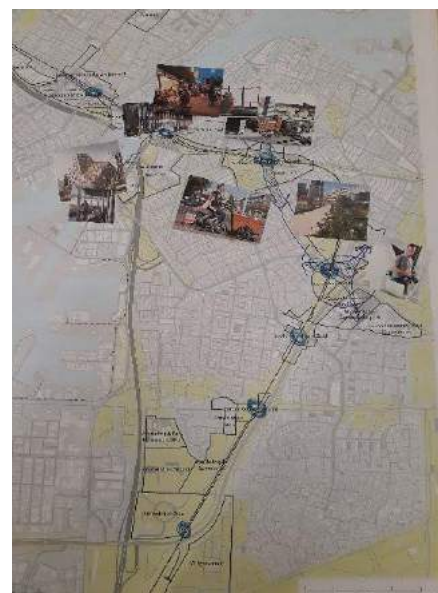
Zwijndrecht stationskwartier: Stedelijk centrum/ Groen stedelijk: voor Zwijndrecht staat ook het 'groen' centraal in het woonmilieu. Er wordt een combinatie van centrumstedelijke en groenstedelijke woonmilieus beoogd. Daarom worden er zowel gezinswoningen als appartementen met hogere dichtheden voorzien. De woningdichtheid ligt tussen de 30-50 woningen per hectare, met ruimte voor een enkel hoogteaccent dat de locatie van het station markeert en het "Leeuwen buizen" imago vernieuwd.



Nationaal Park de Biesbosch



Dordrechts Museum



Enkele resultaten van de startbijeenkomst: impressie van gewenste doelgroepen (wonen en werken) en bijbehorende functies

2. Bouwen voor verschillende doelgroepen

Om nieuwe doelgroepen van binnen en buiten de regio te verleiden om naar de Spoorzone te trekken, is het van belang om aantrekkelijke, onderscheidende, passende en goed bereikbare woonmilieus te ontwikkelen. Dit is een hefboom om de regio sociaal-economisch verder te ontwikkelen. Uit voor de regionale Woonvisie uitgevoerd onderzoek blijkt dat de vraag naar centrum-stedelijke woonmilieus groter is dan het huidige aanbod. Ook is er meer behoefte aan meer groen-stedelijke woonmilieus. Het merendeel van de deelgebieden van de Spoorzone leent zich door hun ligging uitstekend voor het realiseren van meer stedelijke woonmilieus die wezenlijk anders zijn dan huidige naoorlogse meer suburbane woonwijken in Zwijndrecht en Dordrecht.

De ambitie is om binnen de Spoorzone een mix van doelgroepen aan te trekken, bestaande uit jong en oud, met een hoger tot lager gemiddeld besteedbaar inkomen. Daarbij formuleren wij vijf onderscheidende doelgroepen die, door het aanbieden van een aantrekkelijk en bereikbaar woonmilieu, verleid zullen worden naar de Spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht te trekken. (note: de doelgroepen zijn gebaseerd op de BPD doelgroepindeling).

1. **Welverdiend genieten:** deze doelgroep bestaat hoofdzakelijk uit getrouwde of samenwonende stellen van 55 jaar en ouder. Het betreft zogenoemde 'empty nesters', wat inhoudt dat kinderen uit huis wonen. Het is een actieve groep mensen, die het financieel goed voor elkaar heeft. Deze doelgroep maakt graag gebruik van nabij gelegen (middelgrote) winkelcentrums, bezoeken het theater voor een voorstelling of concert, of drinken graag ergens een kopje koffie.

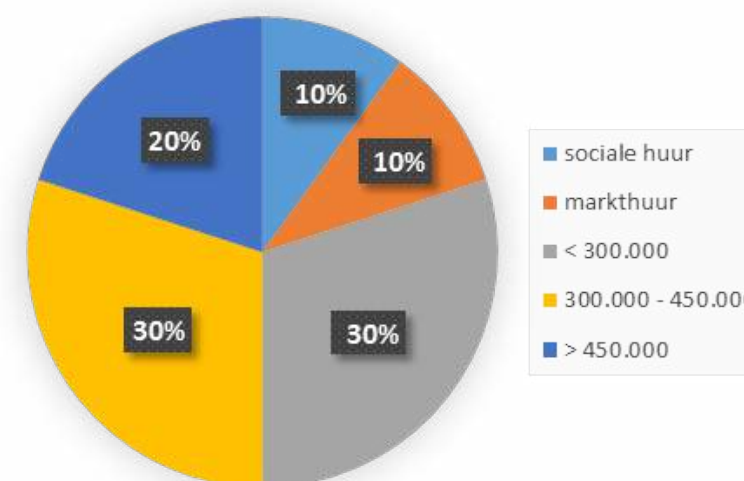
2. **Modale koopgezinnen:** deze doelgroep betreft jonge gezinnen in de leeftijdscategorie 25-45, met meerdere kinderen tot 12 jaar. Deze groep is middelbaar tot hoogopgeleid, heeft een fulltimebaan, en woont over het algemeen in een koopwoning. Het gezinsleven staat centraal en sociale cohesie in de buurt is waardevol. Gewenste voorzieningen in de nabijheid betreffen vooral speeltuinen, kinderdagverblijf, basisscholen en een klein winkelcentrum.

3. **Studenten/ Jonge digitalen:** deze doelgroep betreft jongeren, veelal alleenstaand zonder kinderen. Het zijn studenten met daarnaast eventueel een parttimebaan. Het opleidingsniveau varieert, van middelbare opleiding tot universitaire studie. De deelopgave is om studenten (onder meer hoger/universitair studenten die mogelijk geen betaalbare huisvesting in Rotterdam kunnen vinden), een mogelijkheid te bieden in de Spoorzone te komen

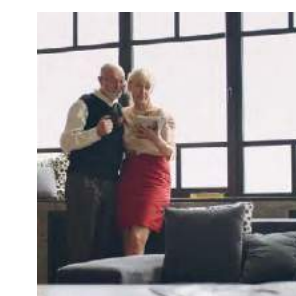
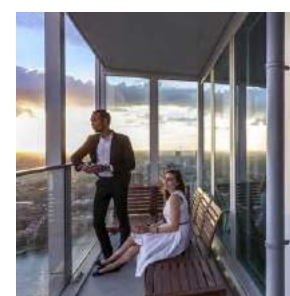
wonen, om zo kenniskapitaal aan te trekken en daarna te behouden. Zeker vanuit de tweede ambitie m.b.t. de nieuwe innovatie economie, is deze doelgroep cruciaal.

4. **Young Professionals/ Goed stadsleven:** deze groep mensen bestaat uit hoogopgeleide singles, die genieten van het vrije stadsleven. Ze zijn hoog/universitair opgeleid, en hebben een fulltimebaan. Gewenste voorzieningen in de buurt bestaan voornamelijk uit de bioscoop, cafés en restaurants.

5. **Gouden Rand:** deze doelgroep bestaat uit hoog/universitair opgeleide mensen, tussen de 45 en 65 jaar. Zij hebben een of twee kinderen in de leeftijd 6 tot 19 jaar. Zij wonen vaak in een grote vrijstaande woning of twee-onder-een kap.



Bron: Raadsvoorstel woningbouwprogrammering Dordrecht



Doelgroepen

3. Een gemengde stad

De plekken waar groei van de woningvoorraad gerealiseerd gaat worden staan niet op zichzelf. De ontwikkeling van de Spoorzone heeft effect op de omliggende gebieden. De doelgroepen bij de woonopgave zijn helder geformuleerd, waarbij het streven is om ruimtelijke segregatie van inkomen- en opleidingsniveaus te voorkomen. Hiervoor is het belangrijk om het woningbouwprogramma voor de Spoorzone in samenhang met huidige voorraad en gemeentelijke context vorm te geven.

In een aantal wijken in Zwijndrecht en Dordrecht wordt via een wijkaanpak getracht de leefbaarheid te vergroten. Daarbij vindt renovatie of sloop-nieuwbouw van woningen plaats, waarbij in sommige gevallen ook wordt verdicht. In lijn met de regionale woningafspraken geldt daarbij een 'pas op de plaats' beleid voor het aantal sociale huurwoningen. Dit houdt in dat het totale aantal sociale huurwoningen in de regio de komende tien jaar niet groeit en het aandeel daarvan binnen de totale woningvoorraad langzaam daalt. Uitwisseling van sociale huurwoningen tussen gebieden (ook binnen de Spoorzone) en gemeenten is wel mogelijk en in sommige gevallen zelfs gewenst om nieuwe doelgroepen aan bestaande wijken te binden en een gemengde stad te realiseren.

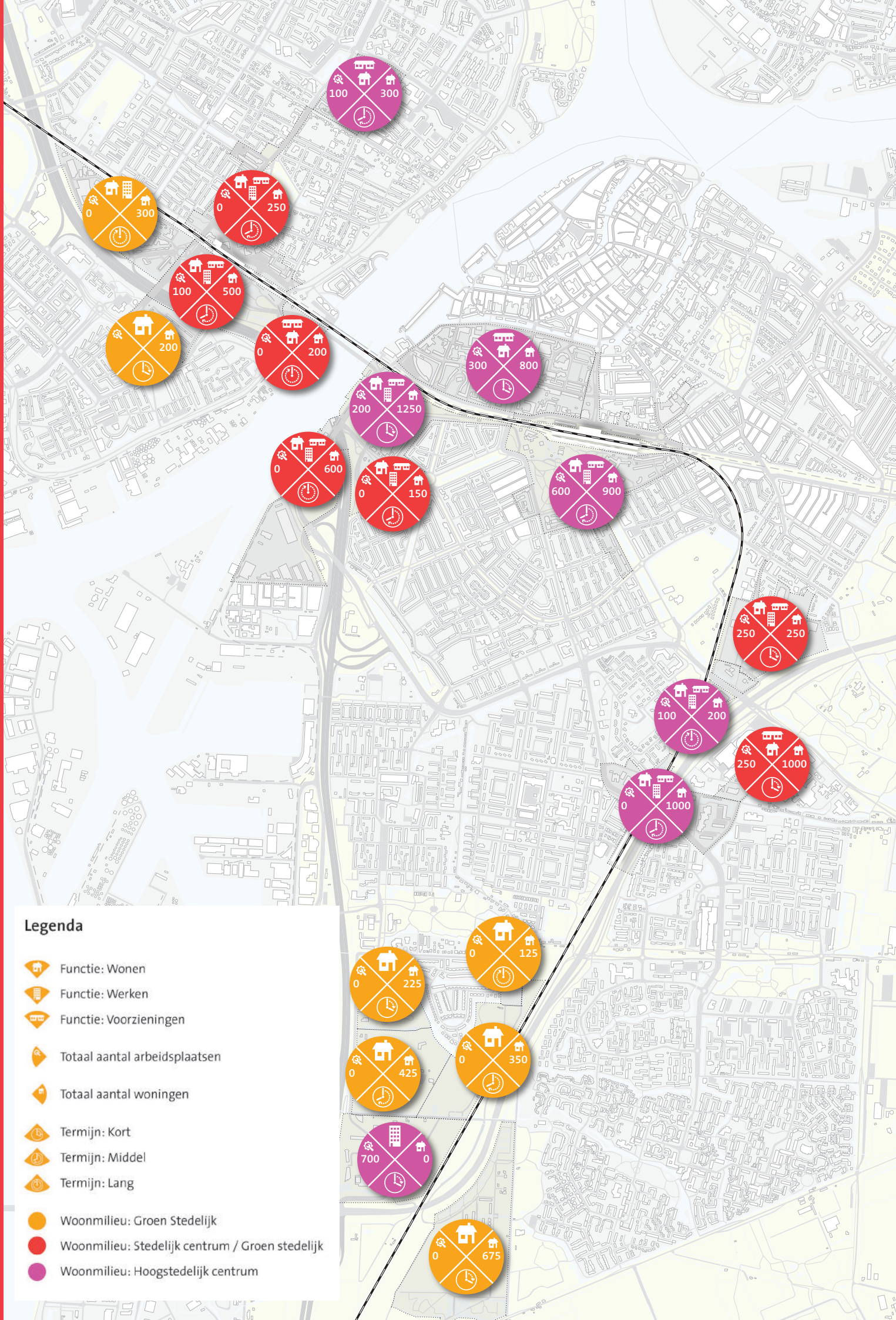
Los van de sociale woningvoorraad is de verwachting dat de behoefte aan woningen in alle categorieën blijft bestaan. Daarbinnen is een stijgende behoefte aan woningen in de (middeldure) markthuur. Ook is er veel vraag (bijvoorbeeld van starters) naar koopwoningen tot € 300.000,-. Marktonderzoek laat zien dat er tegelijkertijd veel vraag is in duurdere segmenten (duurder dan € 300.000,-). Bouwen voor de categorie bevordert de doorstroming op de woningmarkt. Dordrecht hanteert daarom bij de programmering van nieuw te ontwikkelen woningen de volgende verdeling die in de naastgelegen figuur is weergegeven.

4. Imago: promotie van Drechtsteden

De Spoorzone haakt aan op de algehele visie van de Drechtsteden, maar draagt ook een eigen identiteit uit. 'Water' staat daarbij centraal: de Spoorzone wordt gekarakteriseerd door de maritieme activiteiten en een uniek waterfront. Activiteiten uit het verleden worden nu doorvertaald naar innovatieve concepten. Het is een creatief en kennisintensief gebied, met allure.

Het gebied is een echte toeristische trekpleister binnen de regio, door de unieke, complementaire, combinatie van 'stad' en 'natuur'. De historische binnenstad van Dordrecht, met binnen handbereik de prachtige natuurgebieden van Nationaal Park de Biesbosch en de Hoeksche Waard, vormen het kloppend hart van de toeristische sector in de Spoorzone.





2.2



AMBITIE 2

Groei van banen en versterken economische positie

Het is de ambitie om beter gebruik te maken van het potentieel van de Spoorzone als moderne stedelijke vestigingslocatie voor kantoren, innovatieve co-werklocaties, commerciële voorzieningen en horeca. Een groei in werkgelegenheid met minimaal 2400 banen is mogelijk dankzij de unieke condities die een gemengd stedelijk werkmilieu nabij een hoogwaardig OV-knooppunt biedt aan nieuwe bedrijvigheid en talent.

Samen bouwen we aan het imago van de Drechtsteden als topregio voor innovatie, maakindustrie, zorgsector en de maritieme en logistieke industrie. Via de verstedelijkingsopgave bouwen we tegelijkertijd aan draagvlak voor onze commerciële en culturele voorzieningen, in combinatie met het benutten van de aanwezige toeristische en recreatieve potentie.



Gezondheidspark (Bron: o.a. LOLA Landscape Architects en AM Wonen)

Toelichting

Tijdens de crisistijd is het aantal banen in de Drechtsteden aanzienlijk afgenomen in vergelijking tot elders in Zuid-Holland. Op dit moment begint echter de economie weer aan te trekken en neemt de werkgelegenheid toe. Het werkloosheidspercentage is aanzienlijk afgenomen naar 4,7% in Zwijndrecht en 5,3% in Dordrecht, ten opzichte van 4,9% in Nederland (CBS arbeidsdeelname 2017 – waarstaatjegemeente).

De regio Drechtsteden biedt een gevarieerd aanbod in werkgelegenheid, hoofdzakelijk in de maakindustrie en het maritieme cluster, met bekende bedrijven zoals Royal IHC, Oceanco, Slob en Krohne, Altometer, Damen, Shipyard en Boskalis. Dordrecht heeft circa 55.000 banen (hoofdzakelijk in de zorg en welzijn, industrie, detailhandel en zakelijke dienstverlening, en Zwijndrecht circa 21.500 banen (hoofdzakelijk in zakelijke dienstverlening, detailhandel, vervoer en opslag in de bouwnijverheid).

Daarnaast speelt de toeristische sector een belangrijke rol, door de aanwezigheid van internationale trekpleisters zoals Kinderdijk (Unesco Werelderfgoed) en Nationaal Park de Biesbosch.

De Groeiagenda Drechtsteden zet in op het creëren van 30.000 extra arbeidsplaatsen in 2030 (Groeitagenda Drechtsteden), waarvan 14.000 banen op MBO-niveau en zo'n 10.000 banen op HBO niveau (Drechtsteden, 2018). Ontwikkelingen zijn daarbij vooral gericht op hoogwaardige bedrijvigheid in sectoren zoals logistiek/handel, vernieuwing en groei van de (maak- en binnenvaartgerelateerde) industrie, zorg, leisure en verzorgende economie zoals detailhandel centraal staat.

Het is in de ambitie om binnen de Spoorzone Dordrecht Zwijndrecht circa 2.500 arbeidsplaatsen te realiseren, waarbij een grote diversiteit tussen niveau en sectoren zal bestaan. Daarnaast wordt via investeringen in het openbaar vervoer de banenmarkt van Rotterdam en de rest van de Randstad beter bereikbaar gemaakt.

Om dit mogelijk te maken spelen we in op nieuwe vestigingsfactoren, zoals leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, bereikbaarheid en menselijke interactie. De regio haakt daarbij deels aan op de mondiale veranderende economie: de **innovatie-economie**, waarbij kenniswerkers, start-ups en innovatieve en creatieve 'broedplaatsen' een belangrijke rol spelen. Binnen het 'nieuwe werken' staat flexibiliteit, multifunctionaliteit en samenwerking voorop.



Restaurant Post (Post120) op de Johan de Wittstraat



Duurzaamheidsfabriek op het Leerpark

Pijlers bij deze ambitie

1. De stationsomgevingen als aantrekkelijke en unieke vestigingslocatie voor kantoren, bedrijvigheid en voorzieningen.

Stationsomgevingen bieden door hun bereikbaarheid unieke vestigingscondities voor kantoren, bedrijven en voorzieningen. Goed ontsloten en gemengde stedelijke centra als werkmilieu winnen aan populariteit. Waar tussen 2000 en 2010 nog het merendeel van de groei van banen plaatsvond op locaties langs de snelweg is recentelijk een verschuiving naar de binnenstad te zien. Zo vormen stedelijke centra bijvoorbeeld steeds meer de vestigingslocaties van creatieve sectoren en kleine gespecialiseerde kennisintensieve bedrijven.

Het is de ambitie om het economisch profiel van de Drechtsteden te verbreden, waarbij naast de bestaande industrie, de kennisintensieve dienstensector een grotere rol gaat spelen. Daartoe dient de omgeving van de bestaande stations Zwijndrecht en Dordrecht zo getransformeerd te worden dat deze voldoet aan de vestigingsplaatsfactoren van deze doelgroep, zoals levendigheid, een hoge ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte en prioriteit aan voetganger en fietser.

Stationsomgeving Dordrecht

De stationsomgeving van Dordrecht is een op regionaal schaalniveau een 'prime' locatie voor kantoren. Dit vanwege de combinatie van historische binnenstad, het Weizigtpark, en de intercitystatus van het station.

Na een periode met veel leegstand van kantoren zijn met de recente ontwikkelingen in de Johan de Wittstraat (Post 120) en de Spuiboulevard (nieuw stadskantoor) flinke stappen gezet in de goede richting. De recente visie van de gemeente voor de Spuiboulevard en omgeving bouwt voort in dezelfde richting.

Een belangrijke uitdaging bij de verdere ontwikkeling is om de balans richting de woonfunctie niet door te laten slaan. Het is zaak om ruimte te vinden om in de toekomst nieuwe of herontwikkelde aantrekkelijke kantoorruimte met passende voorzieningen te realiseren. Plekken waar ook kleine en grotere creatieve en kennisintensieve bedrijven zich willen vestigen en kunnen profiteren van de kwaliteiten van het gebied.

We zetten daarom in op een gemengde, compacte ontwikkeling met hoogteaccenten en voldoende kritische massa.

Zwijndrecht stationszone

Het is niet de ambitie om rondom station Zwijndrecht veel nieuw kantoorprogramma toe te voegen. De stationsomgeving van Zwijndrecht heeft meer potentie als vestigingslocatie voor maatschappelijke instellingen en voorzieningen, die de woonomgeving verrijken en complementair zijn aan de commerciële voorzieningen in het nabijgelegen Walburg. Deze voorzieningen kunnen een focus hebben op zorg of onderwijs.

Dordrecht Zuid, Leerpark en Gezondheidspark

Het Leerpark en Gezondheidspark vormen samen reeds een stedelijk knooppunt met bovenregionale aantrekkingskracht. Dit gebied dient zich verder te ontwikkelen als open innovatiecentrum in de regio. Om die rol te versterken ligt de komende jaren de focus op het goed faciliteren en ruimte bieden voor experimenteren en opstarten van ondernemingen.

Leerpark ontwikkelt zich verder als campus door de realisatie van een fieldlab Smart Industrie voor toegepaste innovatie, prototype ontwikkeling en testing. Reeds aanwezig is de Duurzaamheidsfabriek, waar leren, experimenteren en innoveren centraal staan. In ontwikkeling is de Maakfabriek, waar start-ups zich kunnen vestigen en waar ze worden begeleid. Deze ontwikkeling wordt door samenwerkingsverband van bedrijfsleven, onderwijs en overheid tot stand gebracht.

Het is van belang dat de doorgroei van de campus in de toekomst mogelijk blijft, en dat ontwikkelingen die nu worden opgezet geen blokkade vormen voor eventuele toekomstige uitbreidingen. Daarom wordt toekomstige uitbreidingsruimte van het campusmilieu door middel van transformatie en herontwikkeling in de directe omgeving onderzocht. Dit om de toekomstbestendigheid van het campusmilieu te kunnen garanderen.

Amstelveen en Wilgenwende

In dit deel gebied is de afgelopen jaren Business Park Amstelveen ontwikkeld. Op deze snelweglocatie is nog ruimte voor nieuwe vestigers. Een belangrijke ambitie is het realiseren van een halte aan het spoor met een frequente verbinding richting Rotterdam. Dit om de toekomstbestendigheid van deze werklocatie te borgen en aantrekkelijk te blijven voor bedrijven.

2. Behouden en versterken positie van binnenstad Dordrecht als centrum van de Drechtsteden.

De huidige economische positie en voorzieningenniveau van het centrum van Dordrecht blijft behouden en wordt versterkt door het groeiend aantal inwoners. Er wordt binnen de Spoorzone geen concurrerend centrum gecreëerd, maar enkel complementaire en passende functies en voorzieningen.

3. Ruimte voor de maritieme en logistieke sector zoveel mogelijk behouden.

De geschiedenis en identiteit van Dordrecht en Zwijndrecht zijn verbonden met het water en de havens en de Drechtsteden delen een maritieme geschiedenis die nog steeds bepalend is voor de economie in de regio. Met ruim 850 bedrijven en bijna 8.000 werknemers is de regio Drechtsteden - na de regio's Rotterdam en Amsterdam - het derde belangrijkste maritieme knooppunt in Nederland. In de regio zijn vooral veel bedrijven actief in de natte waterbouw (baggerindustrie), de scheepsbouw en -reparatie, de binnenvaart en de maritieme toelevering. Belangrijke bedrijven in deze sectoren zijn in de Drechtsteden gevestigd. Het stimuleren van de maritieme sector is het belangrijkste speerpunt in het economisch beleid van de Drechtsteden en de Spoorzone kan daar indirect en direct aan bijdragen.

De ontwikkeling van de Spoorzone geeft de kans om de woningbouwopgave de komende jaren primair binnenstedelijk te realiseren in plaats van in getransformeerde havengebieden door het terugdringen of verplaatsen van de maritieme industrie. Waar Rotterdam en Amsterdam de afgelopen jaren ervoor gekozen hebben om delen van hun havengebieden te gaan transformeren naar meer gemengde woonwerklocaties, is het de ambitie om de meerderheid van de huidige industrie en havenlocaties te in Dordrecht en Zwijndrecht behouden.

4. Creëren van interactiemilieus

Binnensteden zijn door hun compactheid en concentratie aan mensen, bedrijven en voorzieningen bij uitstek een plek voor ontmoeting en uitwisseling. Hier is meer kans om elkaar te regelmatig te ontmoeten of gebruik te maken van bepaalde faciliteiten, waarmee de kans op kennisuitwisseling en innovatie toe neemt. Dit maakt dat binnensteden ook interessant zijn voor tal van bedrijven, ongeacht of deze er zijn gevestigd vanwege het imago, de afzetmarkt of interactie met andere bedrijven. Met name kennisintensieve bedrijven clusteren in stedelijke regio's vanwege de agglomeratie- en urbanisatievoordelen die daar te halen zijn. Daarnaast hebben de veelal historische centrumgebieden een menselijke maat en schaal die het gebruik van de stad veraangenaamt en past bij persoonlijk contact en beleving. Daarbij speelt de kwaliteit van de omgeving een belangrijke rol, bijvoorbeeld in de vorm van laagdrempelige plekken om te werken zoals cafés, bibliotheek en flexplekken op het station ('Urban Meeting Places'). Deze plekken faciliteren een levensstijl van kenniswerkers waarbij wonen, werken en leven meer door elkaar lopen dan vroeger.

Het ideale stationsgebied versterkt de concurrentiekracht van de directe omgeving doordat het een van de best bereikbare en bekende locaties is van de stad. (Quote: Propositie NS stations, 2015. P.19).

5. Stimuleren van toerisme en recreatie in de regio

De toeristische sector wordt gestimuleerd, onder andere door de ontwikkeling van nieuwe hotels in de Spoorzone. Deze hotels bieden tevens ook congresruimte, om ook het zakelijk toerisme te kunnen faciliteren. Daarnaast worden toeristische trekpleisters in de regio beter ontsloten. Een goed voorbeeld hiervan is het Nationaal Park de Biesbosch en Kinderdijk, dat via nieuwe waterverbindingen aantrekkelijker wordt gemaakt voor recreanten en toeristen.



2.3



AMBITIE 3

Stationsgebieden centraal in het verbinden van wijken en het opheffen van ruimtelijke barrières

Het opwaarderen van de bestaande stations en hun omgeving tot inclusieve, toegankelijke en voetgangersvriendelijke plek en bestemming, centraal in een herontwikkelde Spoorzone. Het doel is het beter verbinden van mensen, activiteiten en bedrijvigheid en het slechten van ruimtelijke en sociale barrières..

De samenhang tussen de verschillende wijken en buurten die nu veelal als autonome eilanden de ruimtelijke structuur binnen de Zwijndrechtse Waard en het eiland van Dordrecht vormen kan sterk worden verbeterd door autogebruik voor korte afstanden terug te dringen en de netwerken voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers uit te breiden en te versterken. Voor de Spoorzone betekent dat het vergroten de fijnmazigheid en kwaliteit van het netwerk, door meer en betere verbindingen onder of over het spoor.

Legenda

- ↔ Onderdoorgang motorvoertuigen en fietsers
- ↔ Onderdoorgang fietsers en voetgangers
- ↔ Verbeteren verbinding fietsers en voetgangers
- ↔ Transformatie brug en aanlandingen

In het station:

Het stationsgebouw dient een comfortabel overstappunt tussen verschillende vervoersmiddelen te zijn, aan beide kanten van het spoor, waarbij de eenzijdige oriëntatie wordt opgeheven. De nabijheid van bus perrons, taxistandplaats, kiss and ride, fiets parkeren, en zelfs watertransport optimaliseert de functie van het station als multimodale verbinder. Zowel in Dordrecht als Zwijndrecht liggen er kansen voor verbetering van de verbinding van beide kanten van het spoor met meer en verbeterde, lichte, ruime en helder bewegwijzerde over- of ondergangen voor voetgangers en fietsers, die een volwaardig onderdeel vormen van het stedelijke netwerk. Daarmee wordt het station een bestemming in de stad, een plek van referentie en ontmoeting, voor bewoners en toeristen een welkom en toegangspoort naar stad.



In de stationsomgeving:

Wanneer het station zelf behalve een vervoersknooppunt ook een multifunctioneel gebouw en bestemming wordt in de stad is dat aanleiding om het beter te verbinden met de directe omgeving middels een voetgangersvriendelijke stedelijke ruimte van hoge kwaliteit die oriëntatie biedt en functioneert als entreeruimte naar de stad, aan beide zijden van het spoor, zonder onderscheid van "voor" of "achterkant". Goede verbindingen tussen station en omliggende netwerken en stedelijke ruimten. Dichtheid en functiemenging rond of zelfs boven het spoor en station zorgen voor levendigheid en optimaal gebruik van duurzame mobiliteit en transitie en verbinding naar omliggende wijken.



Toelichting

De strategische ligging van de Spoorzone in het hart van een verstedelijkte omgeving vereist een transitie van het spoor als transportcorridor van (gevaarlijke) goederen naar een levensader die mobiliteit van personen in de regio vergemakkelijkt en verduurzaamt. Het zoeken naar oplossingen om een versnelling van deze noodzakelijke transitie mogelijk te maken staat hoog op de agenda. Een aanpassing van (externe) veiligheidszones is dan mogelijk, waardoor de noodzakelijke en gewenste verdichting en functiemenging rond spoor en stations kan plaatsvinden en wonen als drager van de stad als primaire functie mogelijk zal zijn. De verdichting en functiemenging bevordert een voetgangersvriendelijke omgeving door nabijheid van functies.

De Spoorzone Zwijndrecht Dordrecht bestaat uit verschillende deelgebieden binnen de invloedssfeer van het spoor. Veel van deze gebieden zijn als het ware 'met de rug naar elkaar toe' gegroeid/ontwikkeld. Dit houdt in dat relaties en interacties tussen functies/wijken en de stationsgebieden veelal ontbreken. Dit is bijvoorbeeld merkbaar bij de ontbrekende connectie tussen het Weizigtpark en station Dordrecht.

De stationsgebieden zijn nu hoofdzakelijk auto-georiënteerd, en houden slechts in beperkte mate rekening met langzaam verkeer zoals voetgangers en fietsers. Het station, als groot infrastructureel bouwwerk, vormt daarmee een barrière in het stedelijk weefsel. Voet- en fietspaden zijn veelal 'kruipdoor sluipdoor', waardoor de fysieke en subjectieve afstand tot het centrumgebied (of omliggende wijken) vergroot wordt. Tevens kan dit de subjectieve veiligheid beïnvloeden. Een goed voorbeeld daarvan is de onderdoorgang van het station Dordrecht richting het centrum. Naast het station zijn er ook andere infrastructurele barrières die interactie tussen wijken belemmeren, zoals drukke oversteekpunten (nabij station Dordrecht), maar ook de grote brede wegen met parallelstructuren in het Maasterras in Zwijndrecht. De 'menselijke maat' ontbreekt in de Spoorzone.

Een sterkere integratie van station en stationsomgeving in de stad bevordert een inclusieve stad, waarin het verbinden van de bestaande omliggende wijken en hun bewoners en het toevoegen van een grotere menging aan woontypologieën de veelal scherpe scheiding van inkomensgroepen verzacht of opheft. Natuurlijk met behoud van eigen karakter en identiteit van elke wijk.

Dit kan ook bevorderd worden wanneer de stations en hun omgeving beter worden geïntegreerd in de stad. Het verbinden dient plaats te vinden op drie verschillende schaalniveaus zoals in de kaders verder wordt toegelicht:

Over de gehele lengte van de Spoorzone bestaan er een zestiental kruisingen met het spoor; middels tunnels waar het spoor op maaiveld ligt en middels onderdoorgangen op maaiveld niveau waar het spoor verhoogd ligt. In Zwijndrecht bestaan een groot aantal verbindingen, gelegen op korte afstand van elkaar en bovendien op maaiveldniveau. Dit bevordert langzaam verkeer, ook al zijn kwalitatieve verbeteringen noodzakelijk om deze aantrekkelijker te maken voor voetganger en fietser. Quick wins zijn te vinden in het verbeteren van deze verbindingen met verlichting, afwerking en meer ruimte voor langzaam verkeer.

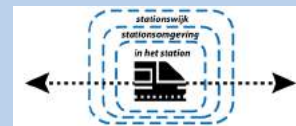
In Dordrecht is de barrière-werking van het spoor groot, vanwege het geringe aantal verbindingen en de verdiepte ligging. Met uitzondering van de Dokweg die een schoolvoorbeeld is van ruime, lichte en programmatisch ingevulde verbinding. Daarentegen dienen de bestaande tunnels Spuiweg en Dubbeldamseweg-Transvaalstraat voor voetgangers en fietsers ruimer en aantrekkelijker gemaakt te worden en moeten extra verbindingen, zoals met name Stationsweg-Nassauweg (Weizigtpark) als een urgente opgave gezien worden.

Toename van het aantal stedelijke dwarsverbindingen is zeer gewenst, waarbij de focus niet enkel ligt op het verbinden van stadsdelen (interwijkverbindingen), maar ook de connectie met de Randstad, zoals in de vierde ambitie verwoord.

In Zwijndrecht loopt in dit perspectief additioneel nog een onderzoek naar de haalbaarheid van een overkapping van de A16 die op zich weer een barrière vormt tussen stationswijken en de zuidelijke wijken.

In de stationswijken:

De transformatie van station en stationsomgeving stimuleert de transformatie en opwaardering van omliggende wijken direct door de betere bereikbaarheid en integratie van het OV knooppunt, en indirect door de waardestijging van grond en vastgoed. Door door veranderende vraag in het gebied ontstaan er kansen om voor uitwisseling van een deel van de goedkopere en verouderde woningvoorraad in omliggende wijken met nieuwere en duurere categorieën en zo een betere menging in de bestaande wijken te verkrijgen en een groter deel van de stad mee te laten profiteren van de kwaliteitsimpuls rond het station.



Nu

Toekomst



Pijlers bij deze ambitie

1. Stations als verbindende knooppunten

De potentie van de stations Zwijndrecht en Dordrecht binnen de regio Drechtsteden als entree centrale en vervoersknooppunten van de Zwijndrechtse Waard en het eiland van Dordrecht dient versterkt te worden. Ook de zuidelijke haltes in Dordrecht dienen daarbij uitgebreid en versterkt te worden. De knooppunt functie moet versterkt worden door rond de stations een naadloze, snelle en overzichtelijke verbinding met alle andere vervoersmodaliteiten te verzekeren (lokale en regionale bus, watertransport, taxi, fiets). Tegelijkertijd vraagt de reiziger een hoog comfort en voorzieningenniveau dat met toegankelijkheid, een hoge kwaliteit openbare ruimte en voorzieningen in en rond het station ingevuld moet worden. De stations zelf en de directe omgevingen dienen daarvoor een ingrijpende transformatie te ondergaan. Vooral aan de zuidzijde van de stations ligt hier een opgave.

Dat betekent tegelijkertijd:

- het creëren of versterken van de bestemmingswaarde door dichtheid, compactheid en functiemenging rond de stations en het vergroten van de kwaliteit van de voorzieningen. De herontwikkelingslocaties rond de stations spelen een sleutelrol hierin.
- het realiseren van een toegankelijke stedelijke ruimte van hoge kwaliteit, op voetgangers georiënteerd en met fijnmazige verbindingen over en/of onder het spoor.

De integrale en multimodale aanpak brengt de noodzaak om een integrale strategie en planvorming te starten met de verschillende betrokken en belanghebbende partijen, zoals NS, Prorail, vervoersmaatschappijen, aanbieders van nieuwe vormen van mobiliteit (autonome systemen, deelsystemen, parkeersystemen), gemeentes en provincie.

2. Verschuiving in vervoersmodaliteiten.

Uitgangspunt voor de stationsgebieden in de Spoorzone is een verschuiving in vervoersmodaliteiten, waarin 70-80 procent van de mobiliteit binnen, naar en van het gebied middels openbaar vervoer en langzaam verkeer plaatsvindt.

Dit kan bijvoorbeeld mogelijk worden gemaakt door het delen van parkeerplekken en voertuigen binnen de Spoorzone, het gebruik van deelfietsen in plaats van leaseauto's en opzetten van green mobility clubs voor bedrijven. Voor alle nieuwe ontwikkelingen binnen

de Spoorzone dient te gelden dat een duurzaam mobiliteitsplan wordt opgesteld.

3. Stimuleren van langzaam verkeer

De directe stationsomgeving dient veilige en exclusieve routes en ruimtes voor fietsers en voetgangers te bieden. De station zelfs dienen ook voldoende dwarsverbindingen te hebben tussen beide zijden. Dat betekent dat er een toename nodig is van het aantal tunnels en passages met een grotere capaciteit, aantrekkelijkheid, veiligheid, lichtheid, actieve plinten (door winkels en voorzieningen). Ook dient de capaciteit en kwaliteit van fietsenstallingen uitgebreid te worden. In het Weizigtpark wordt een fietsenstalling ontwikkeld voor de fietsers die vanuit het zuiden naar station Dordrecht komen. De nieuwe stalling heeft plaats voor 1830 fietsen. Ook voor de gewenste uitbreiding van zuidelijke spoorhaltes zoals Leerpark, Copernicus en Amstelwijk dient fietsenstallingscapaciteit onderdeel van toekomstige plannen te vormen.

Het bestaande fietsnetwerk willen we versterken met (snel-)fietsverbinding in de Spoorzone. Het snelfietspad strekt van Wilgenwende, via Amstelwijk, Dordrecht-Zuid en Leerpark/Gezondheidspark naar station Dordrecht. Vanaf station Dordrecht vervolgt het snelfietspad naar de Zwijndrechtse brug, richting station Zwijndrecht en verder naar Rotterdam.

4. Ontmoedigen van autogebruik en stimuleren van alternatieve vormen van mobiliteit.

Het beperken van/ het ontmoedigen van autogebruik is een randvoorwaarde voor duurzame binnenstedelijke ontwikkeling. Daarom zijn de stationsomgevingen autoluw of zelfs autovrij en er is prioriteit voor openbaar vervoer en langzaam verkeer. Op deze wijze kunnen de meervoudige functies en waarden van straten, openbare ruimtes en gebouwen worden teruggebracht. Dit wordt onder andere gedaan door geen doorgaand verkeer en alleen bestemmingsverkeer toe te laten, betaald parkeren aan de randen van het gebied en lagere parkeernormen, bijvoorbeeld gecombineerd met deelauto's, voor nieuwe ontwikkelingen. Op deze wijze wordt ook binnen de stad een gezonder leefklimaat ontwikkeld. Er is minder uitstoot, waardoor de luchtkwaliteit verbetert, en men kiest in veel gevallen een gezondere transportoptie zoals de fiets, waardoor ook de gezondheid van de burgers verbetert. Randvoorwaarde hierbij is een goed aangesloten langzaamverkeersnetwerk en een goed openbaar

vervoersnetwerk van/naar binnen de Spoorzone, omliggende wijken, de gehele Drechtsteden regio maar ook andere grote steden zoals Rotterdam en Breda.

Een verder uitwerking van deze doelstellingen dient plaats te vinden middels een integrale mobiliteitsplan voor de spoorzone.

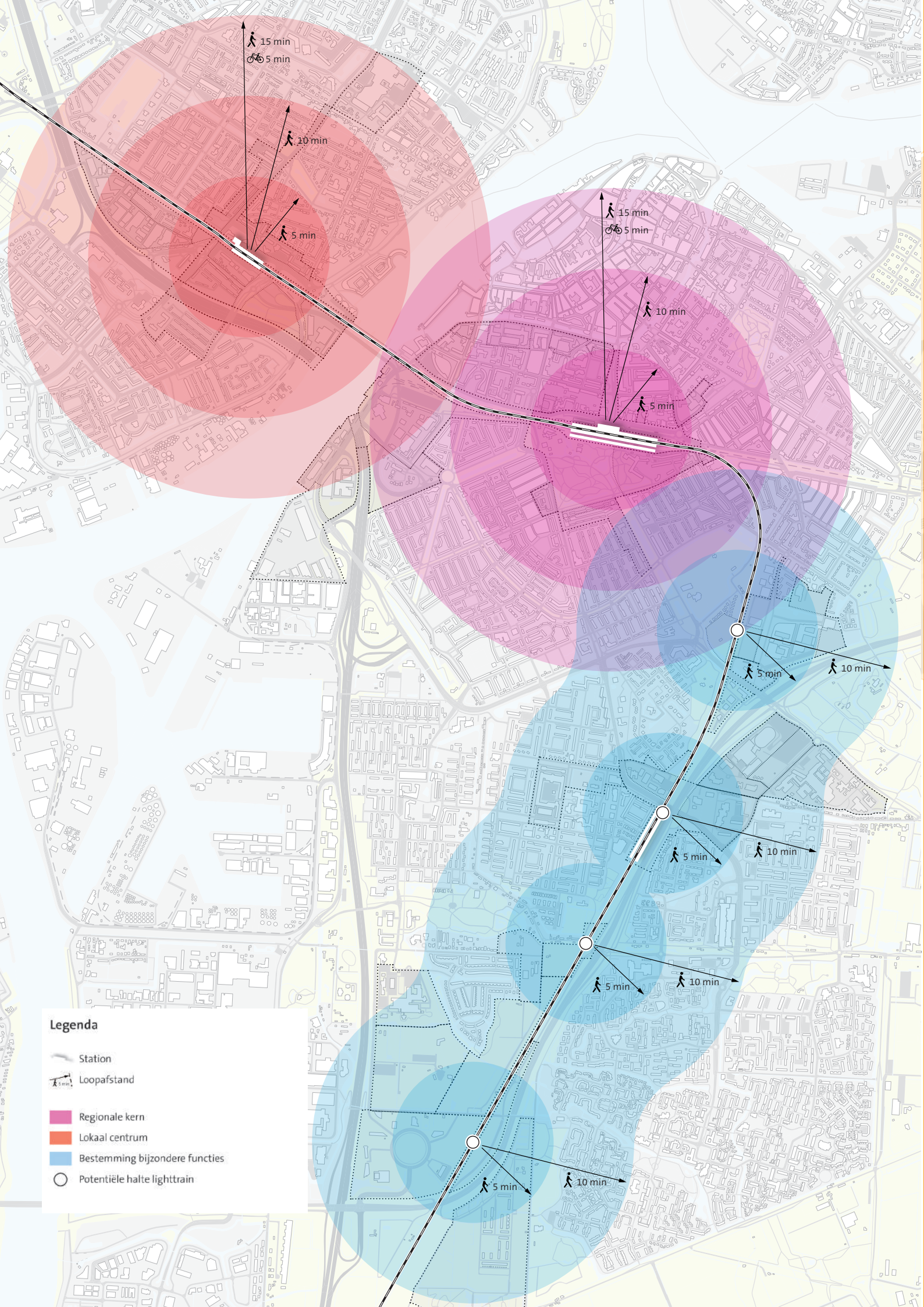
5. Stadsbrug

De Zwijndrechtse Brug is de enige toegankelijke vaste verbinding over de Oude Maas en de ambitie is daarom deze gezamenlijk te transformeren tot een aantrekkelijke iconische stedelijke ruimte die symbool staat voor de verbinding tussen beide oevers en de bevolking van Dordrecht en Zwijndrecht.

Ruim veertig jaar na het vervallen van de functie als Rijksweg A16, en daarmee de noodzaak van functionele aanlandingen en inrichting van het dwarsprofiel, is het hoog tijd deze transformatie in te zetten.

De aanlandingen aan beide zijden van het water dienen veel minder ruimte in beslag te nemen en te integreren in de toekomstige gebiedsontwikkelingen. Daarnaast dient de aansluiting op de onderliggende fiets- en wegstructuur verbeterd te worden, zodat de route voor met name fietsers aantrekkelijk wordt.





2.4



AMBITIE 4

OV als drager van de verstedelijking en de economie

Inzetten op duurzame mobiliteit als voorwaarde voor de groei in woningen, banen en economie, zodat deze groei geen belasting legt op het stedelijk leefmilieu en luchtvervuiling, en congestie wordt teruggedrongen.

Naast het afremmen van automobiliteit wordt in de Spoorzone een naadloos systeem ontwikkeld met een multimodaal vervoersaanbod van langzaam verkeer, openbaar vervoer en deelsystemen, van deur tot deur.



Waterbus op de Oude Maas



Veerplein in Zwijndrecht

Toelichting

De geschiedenis van de regio is sterk verweven met het water en de maritieme industrie. Havenstad Dordrecht heeft een rijke handelstraditie. De rivieren vormden niet een barrière tussen de verschillende kernen, maar waren de levensader achter economische groei. Ze zijn nog steeds de verbinding met de rest van de wereld, aangevuld met het spoor en snelwegen. De regio vormt een draaischijf voor de haven van Rotterdam in de verbinding met het achterland.

Alle verkeersbewegingen en de effecten daarvan op vlak van geluid, luchtkwaliteit en veiligheid doen echter afbreuk aan een prettig leefmilieu. Om de beoogde groei met behoud van kwaliteit te realiseren zetten we in op minder milieubelastende mobiliteit, waarbij uitstekend openbaar vervoer een sleutelrol speelt.

Door de locatiekeuze voor de bouw van woningen en banengroei af te stemmen op de aanwezigheid en capaciteit van bestaande infrastructuur, benutten we eerdere investeringen zo veel als mogelijk en proberen we nieuwe investeringen te beperken. Dit betekent niet, gezien de omvang van de groeiambities, dat er geen nieuwe investeringen nodig zijn. Met de keuze voor de Spoorzone streven we ernaar om deze in te zetten op de plekken waar het maatschappelijk nut het grootst is.

Investeringen moeten eraan bijdragen dat de positie Dordrecht en Zwijndrecht als schakel in het 'daily-urban system' tussen de Zuidelijke Randstad en Noord-Brabant verbetert. Hiermee gaat de onderlinge bereikbaarheid van de werkgelegenheid in deze regio's omhoog. Dit draagt bij aan onze woon-, economische en duurzaamheidsambities en vergroot de gezamenlijke agglomeratiekracht van de drie regio's.



Pijlers bij deze ambitie

1. Kwaliteit en aantal reizigers personenvervoer over water verbeteren

De rivieren en het water vormen een essentieel onderdeel van de identiteit en geschiedenis van Dordrecht en Zwijndrecht. De kernen en steden in de regio worden door de rivieren van elkaar gescheiden. Het is daarom niet altijd eenvoudig om naar de andere kant van de rivier te komen. Het aantal bruggen is beperkt en vormen vaak een omweg. Het is de ambitie om de rivieren geen barrière te laten zijn maar een verbinder en een attractie.

De waterbus speelt hier een cruciale rol in. In 2016 maakten 1,8 miljoen reizigers gebruik van de waterbus op lijnen binnen de Drechtsteden en op de lijn Dordrecht-Rotterdam. Voor de ontsluiting van voorzieningen en ontwikkelingen aan het water, is regio vervoer over water een aanvullende schakel in het huidige en toekomstige OV-systeem. Het streven is om de waterbus jaarlijks 300.000 reizigers extra te laten vervoeren.

Daarom wordt ingezet op uitbouwen van netwerk, het verhogen van de frequentie en de kwaliteit van de voorzieningen. Verbetering van de ketenintegratie met andere vervoersmiddelen is daarbij opgave. Het gaat daarbij voornamelijk om de koppeling met andere OV-modaliteiten en innovatieve mobiliteitsoplossingen (Mobility as a Service, fiets, auto/P+R). De meest logische plek om te realiseren is op het als knooppunt door te ontwikkelen P&R terrein Maasterras/Weeskinderdijk in de Spoorzone.

De waterbus is bovendien een toeristische trekpleister. Buiten de spits, in de daluren en in het weekend stopt de extra waterbus bij diverse toeristische attracties in de waterdriehoek, zoals Rotterdam-Erasmusbrug, het historisch centrum van Dordrecht, de molens van Kinderdijk in Alblasterdam en de Biesbosch.

2. Nieuwe haltes en frequentie verbinding met Breda en Rotterdam omhoog

De inwoners van de Dordrecht en Zwijndrecht zijn sterker dan de overige Drechtsteden bovenregionaal georiënteerd. De verbindingen naar de regio Rotterdam, Breda en Gorichem zijn met name belangrijk. Voor het regionale en bovenregionale personenvervoer over het spoor is op termijn een schaa sprong nodig om de groeiambities te kunnen realiseren. Deze schaa sprong bestaat uit nieuwe haltes aan het spoor, en het verhogen van de frequentie van de spoorverbindingen.

Hiervoor bestaan de volgende redenen:

- De doorontwikkeling van snel en frequent spoorvervoer versterkt de optimale benutting van de beschikbare ruimte en de economische potentie van de stations. Dit geldt voor de huidige stations, maar ook voor de gewenste nieuwe haltes Leerpark en Amstelwijck als onderdeel van een metroachtige verbinding over de Oude Lijn (Stedenbaanconcept). Hoe meer mensen wonen en werken bij stations, des te hoger kunnen de frequenties van de treinen zijn. Dit principe werkt ook andersom.
- Uit onderzoek blijkt dat met name hoger opgeleiden en het zakelijk verkeer in hun verplaatsingen bovengemiddeld georiënteerd zijn op de regio Rotterdam. Voor het behoud en het verleiden van deze doelgroep zijn frequente spoorverbindingen essentieel.
- Het Gezondheidspark en Leerpark worden op dit moment dagelijks door enkele tienduizenden bezoekers aangedaan. Het gaat om studenten, personeel, bezoekers ziekenhuis, etc. Bij een doorontwikkeling tot campus intensivering van het programma op de Gezondheidspark wordt deze bezoekersstroom naar verwachting nog eens verdubbeld. Een groot deel van deze bezoeker maakt op dit moment gebruik van de auto.

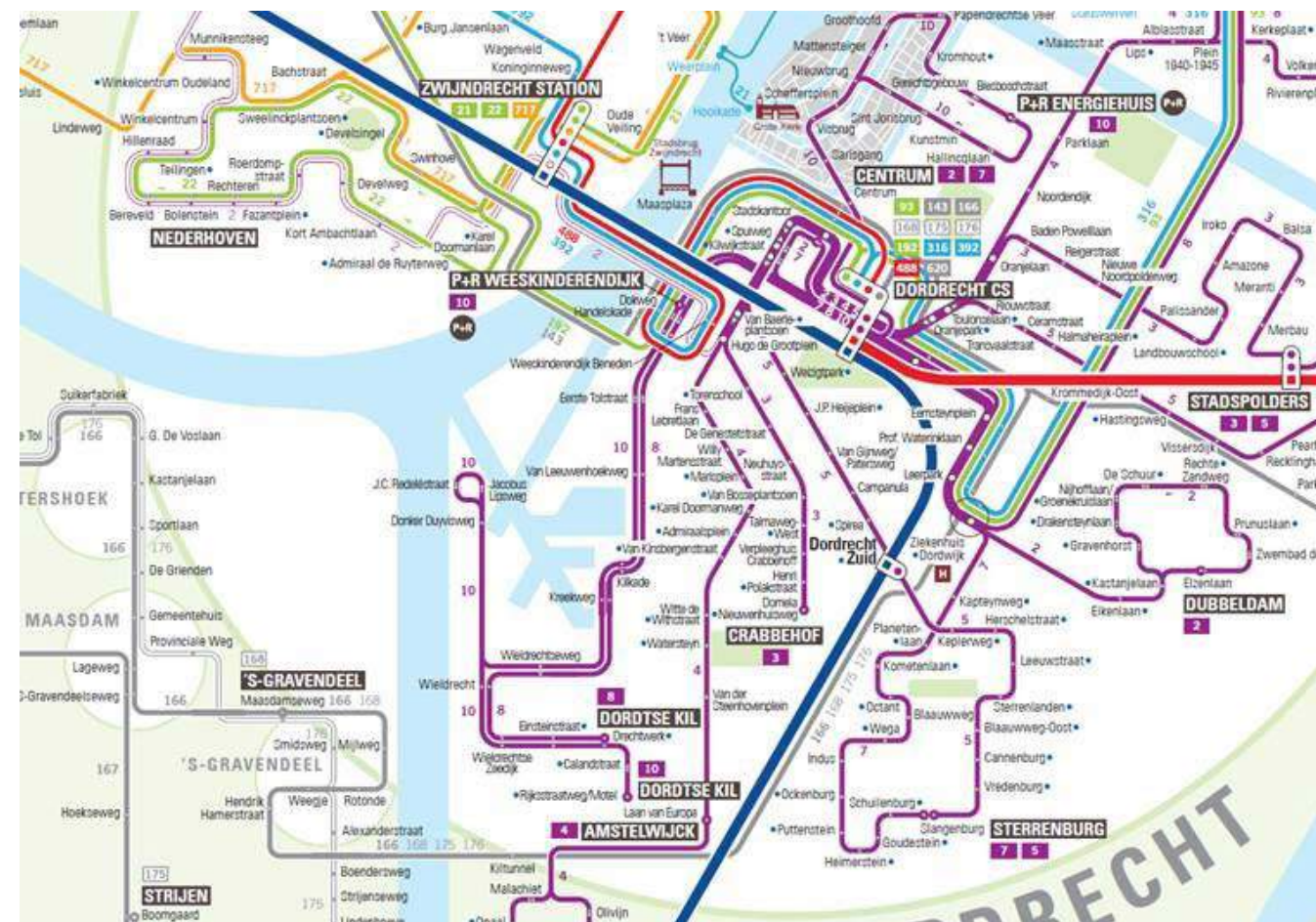
3. HOV-netwerk door ontwikkelen

Na tien jaar is onlangs het project Hoogwaardig Openbaar Vervoer Drechtsteden (HOV-D) afgerond. In die periode zijn er veel maatregelen genomen om het openbaar vervoer in de regio te verbeteren. Het centrale doel was om het openbaar vervoer sneller, klantvriendelijker, milieuvriendelijker, informatiever en veiliger gemaakt. Voorbeelden van uitgevoerde maatregelen zijn het realiseren van nieuwe treinstations op de Merwede-LingeLijn, vrije busbanen en het verbeteren van de busstations. Binnen de vernieuwde openbaar vervoer concessie 2018-2026 is gerealiseerd dat een mix van R-netlijnen en snelbusverbindingen vaker en sneller gaat rijden, waarmee Rotterdam vanuit de Drechtsteden beter bereikbaar wordt. Ook wordt de stadsdienst van Dordrecht uitgebreid naar omliggende Drechtsteden en gaat elektrisch rijden, wat bijdraagt aan verbetering van de luchtkwaliteit.

Positief voor de ontwikkeling van de Spoorzone is het tot stand komen van de snelle R-netverbinding tussen Dordrecht Centraal – Zwijndrecht – Hendrik-Ido-Ambacht

– Rotterdam Kralingse Zoom (lijn 488). Dit heeft een positief effect op de positie van station Zwijndrecht als het centrale knooppunt in de Zwijndrechtse Waard. De ontwikkelingen in de Spoorzone vragen echter om een volgende stap.

Voor wat betreft het beoogde woningbouwprogramma binnen de Spoorzone ligt er een zwaartepunt in de zuidelijke ontwikkelgebieden Wilgenwende en Amstelwijck. Hier ontbreekt het in de huidige dienstregeling aan een goede HOV-verbinding die deze wijken verbindt met de rest van de Drechtsteden. Op termijn wordt ingezet op een nieuwe spoorhalte Amstelwijck/Wilgenwende. Met de voorziene spoedige realisatie van Amstelwijck (met meer draagvlak voor OV-verbindingen tot gevolg) is de ambitie de gebieden te ontsluiten met een HOV-verbinding en daarmee een start te maken met het nieuwe (H)OV-knooppunt (spoor en bus). Dit vanuit de gedachte 'op tijd bewegen voor we bouwen', waarbij de benodigde mobiliteitsaanpassingen plaatsvinden voordat de toename van verkeer als gevolg de woningbouw tot knelpunten in het netwerk leidt.



2.5



AMBITIE 5

Duurzaam, gezond, veilig en klimaatbestendig

De ontwikkelingen Spoorzone vormen een vliegwiel om ambities rond een klimaat neutrale, circulaire en gezonde stad concreet te maken en te verwezenlijken. De toename van dichtheid en functiemenging rond de stations, inzetten op duurzame mobiliteit en placemaking resulteert in gelijktijdige verbetering van meerdere duurzaamheidsaspecten.

Legenda

--- Veiligheidszone



Toelichting

De Drechtsteden zetten zich gezamenlijk in voor een duurzame stedelijke ontwikkeling en het realiseren van de energietransitie. De gezamenlijke aanpak krijgt vorm in bijvoorbeeld het Energieakkoord Drechtsteden (2018) of lokale plannen of projecten. De Spoorzone ontwikkelingen vormen de komende jaren een vliegwiel om ambities rond een klimaatneutrale, circulaire en gezonde stad concreet te maken en te verwezenlijken.

Zo kan de energietransitie verder bevorderd worden door de aansluitverplichting op het warmtenet van gebieden als Leerpark, Stadswerven, Sportboulevard en Gezondheidspark in Dordrecht en de Koninginneweg en Walburg in Zwijndrecht uit te breiden naar de gehele Spoorzone. Ook kunnen de stations en de vastgoedontwikkelingen benut worden voor installeren van zonnepanelen en dient de stationsomgeving schone

elektrische mobiliteit (OV en persoonlijk vervoer) te bevorderen.

Met de nieuwe ontwikkelingen willen we ook de klimaatbestendigheid van het gebied verbeteren, bijvoorbeeld door te onderzoeken of de openbare ruimte tijdelijke wateropslag mogelijk maakt.

Het is gezien de lange planhorizon van belang om bij het realiseren van de ambities flexibiliteit bij de ontwikkeling van het bouwprogramma te houden. Terwijl er wordt vastgehouden aan hoofdprincipes rond dichtheid, functiemenging en placemaking, wordt ruimte geboden voor tijdelijke functies en spontane ontwikkelingen, zolang ze aan de gestelde ambities voldoen. Daardoor kan het gebied reageren op de economische cyclus en verschillende ontwikkelingsmodellen.



Duurzaamheidsfabriek

Pijlers bij deze ambitie

1. Dichtheid faciliteert collectieve energiemaatregelen

De regio Drechtsteden heeft de ambitie om in 2050 energieneutraal te zijn. Om dit te realiseren hebben de gemeenten in februari 2018 een Energieakkoord ondertekend, waarin de gezamenlijke ambities en aanpak staan verwoord. Hierbij is samengewerkt met ruim 60 stakeholders en experts.

In dit energieakkoord zijn verschillende bouwstenen benoemd om de doelstellingen te realiseren. Voor de Spoorzone is met name de onderstaande bouwsteen relevant.

Nieuwbouw Drechtsteden realiseren als energieleverende woningen

De 20.000 nieuwe woningen worden energieleverend gerealiseerd in verdichtingsgebieden en als excellente woonmilieus. Deze woningen maken gebruik van state of the art technieken met hoogwaardige isolatie, zonnepanelen en zonneboilers, warmtepompen, WKO of energieopwekkend vensterglas. Afhankelijk van de plek zouden deze nieuwe woningen ook op het warmtenet kunnen worden aangesloten. Hiermee kan de met het huis opgewekte elektriciteit worden gebruikt voor andere doeleinden dan verwarming.

De ontwikkelgebieden van de Spoorzone bieden een stedelijk en compact woonmilieu op goed bereikbare locaties en zijn daarmee kansrijk om invulling te geven aan de energie ambities. Om dit te realiseren worden volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het gebruik van fossiele energiebronnen, en met name aardgas is geen optie meer;
- De EPC norm van de gebouwen wordt zo sterk mogelijk verminderd waarbij voorgesorteerd wordt op de BENG norm;
- Bij het ontwerp van gebouwen wordt gestreefd naar optimaal gebruik van gebouwoppervlak voor duurzame elektriciteitsproductie;
- De gekozen energievoorziening is voor alle toekomstige inwoners en ondernemers betaalbaar.

2. Hergebruik grondstoffen

Een deel van het programma van de Spoorzone zal gerealiseerd worden door via herontwikkeling en in

sommige gevallen ook sloop-nieuwbouw. In plaats van regulier te slopen willen vastgoedeigenaren en ontwikkelaars stimuleren om zoveel mogelijk materialen te demonteren om vervolgens te hergebruiken. Daarmee verhogen we de levensduur van materialen en brengen we de principes van circulariteit in de praktijk.

3. Externe veiligheid en milieubeperkingen

De Spoorzone wordt begrensd en doorsneden door belangrijke nationale en internationale infrastructurele lijnen. Groot nadeel die de infrastructuur met zich meebrengt zijn de milieueffecten. Bij nieuwe ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met leefbaarheid en milieueisen (lucht, geluid en externe veiligheid). In de huidige situatie kennen Dordrecht en Zwijndrecht een hoog risicoprofiel rondom het spoor als gevolg van het goedertransport van chemische stoffen. Zo gaan er 14.000 LPG wagons per jaar de Spoorzone (maar ook zeer brandbare vloeistoffen, toxische gassen en vloeistoffen). Dit vervoer groeit de komende jaren naar verwachting door en is ook (binnen grenzen) mogelijk binnen de huidige uitgangspunten van het landelijke Basisnet Spoor. Deze situatie staat op gespannen voet met de voorgenomen woningbouwambities langs het spoor. Maatregelen op korte en middellange termijn zijn nodig, waarbij zowel gemeenten als het Rijk een rol hebben.

De eerste maatregel betreft zorgvuldig bouwen (ordenen) langs het spoor. Binnen de Spoorzone wordt een bebouwingsvrije zone gehanteerd van 30 meter vanaf de zijkant van het buitenste spoor. In het beoogde stedelijke woonmilieu staan levendigheid en het stimuleren van functies centraal. Functiemenging en hoge dichtheden leiden in combinatie met de omvang en samenstelling van het transport van gevaarlijke stoffen op het spoor echter tot overschrijdingen van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Binnen het centrum stedelijke leefmilieu wordt gestreefd naar een zo laag mogelijke waarde voor het groepsrisico, met een maximum waarde niet groter dan 4 maal de oriënterende waarde in het stationsgebied Dordrecht Centraal, 1,5 maal de oriënterende waarde in het stationsgebied Dordrecht Zuid en 2,5 maal in stationsgebied Zwijndrecht. Indien er sprake is van bestaande overschrijdingssituaties zijn de genoemde waarden streefwaarden. Deze oriëntatiewaarde geeft een bovengrens aan de omvang van het programma dat langs het spoor kon worden gerealiseerd.

Aanvullend op de hierboven genoemde maxima voor de oriënterende waarde voor het groepsrisico geldt voor het spoor dat binnen een zone van 200 meter vanaf de zijkant van het buitenste spoor geen functies mogen worden ontwikkeld die speciaal bedoeld zijn voor het huisvesten van beperkt zelfredzame personen (zoals ziekenhuizen, basisscholen, kinderopvang en verzorgingstehuizen).

Een andere vorm van zorgvuldig bouwen is het ruimtelijk borgen van de toegankelijkheid van het spoor in de vorm van aanrijroutes en opstelplaatsen rondom het spoor en de aanwezigheid van voldoende vluchtmogelijkheden van het spoor af. Tenslotte is er op gebouwniveau de nodige veiligheidswinst te halen in de vorm van het creëren van veilige vluchtroutes, de indeling van een gebouw, de materialisatie van de gevel en aanpassing van de ventilatie voorzieningen.

Voor andere oplossingen doen we een beroep op onze partners omdat de zeggenschap daarover buiten de gemeenten en de Provincie ligt. Een tweede belangrijke maatregel is het spoedig realiseren van de Zuidwestboog bij Meteren voor goederentreinen als extra verbinding van en naar de Betuweroute. Deze boog maakt het herrouteren van een deel van de gevaarlijke stoffen buiten de Drechtsteden om mogelijk. Om daadwerkelijk effect te kunnen hebben dient er door het Rijk op gestuurd te worden dat deze herroutering van treinen ook daadwerkelijk plaatsvindt en de veiligheidswinst ook ten goede komt aan de Drechtsteden (en niet aan uitbreiding van de capaciteit van het vervoer van gevaarlijke stoffen).

De derde mogelijke maatregel is het verplaatsen van de groeiende LPG terminal van Vlissingen naar Rotterdam. Het LPG vervoer per rail heeft voor Dordrecht en Zwijndrecht de grootste bijdrage aan de externe veiligheid risico's langs het spoor. Dit vervoer vindt grotendeels zijn herkomst in de havens van Vlissingen en Antwerpen en wordt via de Drechtsteden over de Betuwelijn of via de Brabantroute richting Duitsland vervoerd. Het verplaatsen van de terminal heeft een positief effect op de oriëntatiewaarde voor de Brabantse Spoorzones (Breda, Tilburg, Eindhoven en Helmond) langs de Brabantroute én voor de Spoorzone Zwijndrecht Dordrecht. Vanuit de haven van Rotterdam kan het LPG transport vervoerd worden over de daarvoor bestemde Betuwelijn. De investeringskosten voor de bouw van een nieuwe terminal en de sloop van de huidige terminal zijn in opdracht van het Rijk in 2004 geraamd op €120 mln.

Een andere oplossing voor de LPG problematiek in het hart van Drechtsteden is mogelijk met behoud van de LPG terminal in Vlissingen. In plaats van vervoer per spoor is ook transport per buisleiding mogelijk. Hierbij zijn verschillende varianten mogelijk, met als centraal uitgangspunt dat er op het traject Vlissingen – Dordrecht geen LPG vervoer meer over het spoor plaatsvindt.

Een vijfde maatregel zou het treffen van regeling zien die het vervoer van LPG door de binnenvaart stimuleert. Dit in combinatie met een nieuwe binnenvaart terminal bij Chemelot. Voor de Drechtsteden is deze oplossing minder relevant omdat dit het vervoer op de as Vlissingen-Chemelot reduceert.

Om onze ambities te kunnen realiseren gaan we gezamenlijk de verschillende oplossingsrichtingen verder verkennen met de daarvoor relevante partners.

4. Water en klimaatbestendigheid

Water en klimaat zijn in Dordrecht en Zwijndrecht belangrijke thema's door de ligging midden in een delta, de polderstructuur en de afhankelijk van schoon drinkwater. Al jaren is Dordrecht trekker van kennistrjecten en projecten die zich richten op waterveiligheid en maatregelen tegen de gevolgen van klimaatverandering. In de toekomst zal door klimaatverandering een nog grotere druk ontstaan op de openbare en private ruimte om de voeten droog te houden, maar ook om droogte te voorkomen. Bij de realisatie van de Spoorzone is het de ambitie het verhogen van de klimaatbestendigheid als belangrijke ontwerpogave mee te nemen.

5

Perspectief per stationsgebied

Stationsgebied Zwijndrecht

In dit hoofdstuk wordt aan de hand van de vijf ambities het ontwikkelperspectief voor elk stationsgebied verder beschreven.

5.1. Zwijndrecht stationskwartier & Walburg

Het station Zwijndrecht en haar omgeving vormt functioneel hét hart Zwijndrecht. Binnen een cirkel van 1 km wonen ongeveer 5.000 mensen, staat de overgrote meerderheid van de winkels van Zwijndrecht, liggen diverse bedrijven, zijn de aansluitingen op het spoor en de A16 én ligt het gemeentehuis van Zwijndrecht. Maar in de praktijk bestaat het gebied uit een ruimtelijk-functioneel gefragmenteerd gebied. De A16 en de spoorlijn Dordrecht-Rotterdam snijden dwars door de kern en vormen flinke barrières. Daarnaast neemt ook de lokale infrastructuur veel ruimte in met brede wegen en grote rotondes. De wijken zelf hebben sterk verschillende karakters en zijn maar beperkt met voetgangersroutes met elkaar verbonden. De huidige ruimtelijke structuur biedt niet de juiste condities voor verdere verstedelijking.

Het stationskwartier moet de komende jaren transformeren tot een levendig stuk stad. Een gebied dat meer is dan alleen een plek om te wonen of te werken, een plek die recht doet aan zijn ligging in het hart van de regio. Een prettige bestemming voor bewoners, gebruikers en passanten. Dit is dé plek in Zwijndrecht om een onderscheidend, bereikbaar milieu met een stedelijke dichtheid te realiseren. Het stationskwartier wordt de meest stedelijke plek van Zwijndrecht, die past bij een lokatie die tegelijkertijd het waterfront aan de Oude Maas en de stadsentree naar de Zwijndrechtse Waard vormt. Kernbegrippen hierbij zijn een gemengd woon-werkmilieu met stedelijke dichtheid en een dynamische publieke ruimte: levendig, hoogwaardig en afwisselend. Hoogteaccenten geven de plek een gezicht aan de snelweg en kunnen als bakens langs de Oude Maas fungeren.

1. Bijdrage aan de woonopgave in de Drechtsteden en Zuid Holland

De huidige woningvoorraad in Zwijndrecht en stationsomgeving wordt gekenmerkt door een bovengemiddeld percentage aan sociale woningen, waardoor er een eenzijdige bevolkingssamenstelling is en de draagkracht voor voorzieningen onder druk staat. Er dient meer aanbod voor overige bewonersgroepen gecreëerd te worden, waarvoor het stationskwartier

een aantrekkelijke woonomgeving is door zijn toegankelijkheid, nabijheid van de Randstad en de relatief lagere huizenprijzen.

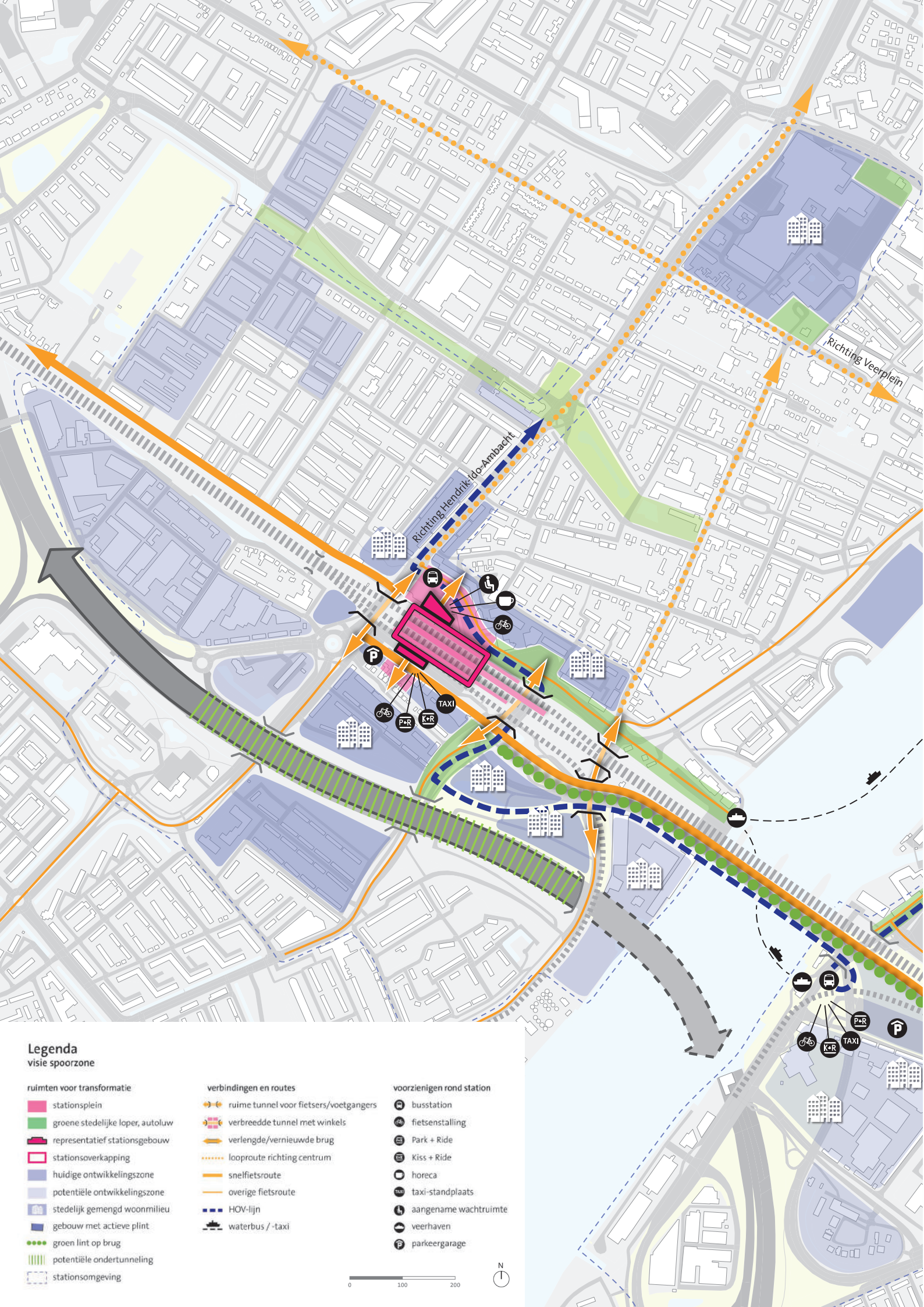
Het stationskwartier wordt gekenmerkt door bijzondere woonconcepten die passen bij de doelgroep en de locatie. Hier komen voornamelijk woningen voor het middensegment aan de bovenkant van de markt. Het gaat hierbij om appartementen, stadswoningen en grondgebonden woningen met veel differentiatie per complex en bouwblok. Ruime woningen met terrassen en buitenruimte in gestapelde vorm bieden een aantrekkelijk alternatief voor gezinnen ten opzichte van meer suburbane locaties. Het stationskwartier biedt een binnenstedelijk milieu op de best bereikbare plek van de regio en biedt dus volop kansen voor wonen. Dit vraagt om bijzondere woonconcepten, voorzieningen en een kwalitatieve openbare ruimte waarin hoge dichtheden bereikt kunnen worden en waarin menging met werkfuncties mogelijk is. Particulier opdrachtgeverschap kan een ontwikkelvorm zijn voor de grondgebonden woningen. Zowel bij de bouw van nieuwe woningen als bij het vervangen van woningen wordt ingezet op een evenwichtige bevolkingssamenstelling en een betere spreiding in de sociale huur.

2. Groei van banen en versterken van economische positie

In lijn met het bestaande beleid blijft de tweepoligheid van centra binnen Zwijndrecht het uitgangspunt. Walburg blijft het kernwinkelcentrum in het hart van de Zwijndrechtse Waard, "tegenover" het oude centrum van Dordrecht. Rondom het station in het stationskwartier ontstaat een levendig centrum met werk- en woonfuncties en voorzieningen voor de kleine boodschap. De toename van huishoudens brengt meer draagkracht voor de bestaande voorzieningen.

3. Verbinden van wijken en opheffen ruimtelijke barrières

Het stationskwartier wordt nu nog doorsneden en geflankeerd door infrastructuur. Deze onbestemde ruimte krijgt functie, herkenbaarheid en betekenis. De overmaat aan infrastructuur en onbestemde restruimte wordt geherstructureerd waardoor ruimte ontstaat voor nieuwe woningen en de infrastructuur transformeert naar het beeldmerk van de Spoorzone. De groene stadsbrug, de



Legenda
visie spoorzone

<p>ruimten voor transformatie</p> <ul style="list-style-type: none"> stationsplein groene stedelijke loper, autoluw representatief stationsgebouw stationsoverkapping huidige ontwikkelingszone potentiële ontwikkelingszone stedelijk gemengd woonmilieu gebouw met actieve plint groen lint op brug potentiële ondertunneling stationsomgeving 	<p>verbindingen en routes</p> <ul style="list-style-type: none"> ruime tunnel voor fietsers/voetgangers verbreedde tunnel met winkels verlengde/vernieuwde brug looproute richting centrum snelfietsroute overige fietsroute HOV-lijn waterbus / -taxi 	<p>voorzieningen rond station</p> <ul style="list-style-type: none"> busstation fietsenstalling Park + Ride Kiss + Ride horeca taxi-standplaats aangename wachtruimte veerhaven parkeergarage
---	---	--

langzaamverkeersroute door het gebied, De Brug-, Stations- en Koninginneweg, de nieuwe Karel Doormanlaan, de rivieroers: deze worden aangepakt op basis van de nieuwe prioritering aan langzaam verkeer en de ambitie om meer intieme stedelijke ruimtes te creëren. De voetganger staat centraal in alle ingrepen. In het vernieuwde netwerk van voetgangersroutes komen nieuwe plaatsen, nieuwe pleinen en nieuwe bestemmingen. De infrastructuur is niet sec een verkeerskundige oplossing meer.



De wijken Centrum, Noord en Kort Ambacht worden via straks via het stationskwartier met elkaar verbonden. In de verdere toekomst ontstaat via een herinrichting van het Chemproha terrein ook nieuwe relatie met Dordrecht.

Dankzij het terugdringen van autoverkeer kan de noordzijde van het station autoluw worden en de relatie van het station met Walburg en Gemeentehuis via Burgemeester de Bruijnelaan en Koninginneweg versterkt worden en zelfs doorgetrokken naar de zuidzijde van het station. Ook de Oost-West verbinding via de Stationsweg naar de waterzijde aan de Scheepmakerij kade wordt versterkt (verplaatsen benzinstation Ringdijk, en een mogelijke halte waterbus/taxi aan de Scheepmakerij kade, complementair aan het Veerplein vergroot de intermodale transportfunctie.

Aan de zuidzijde van het station ligt de prioriteit op het doortrekken en verbinden van routes voor fietsers en

voetgangers over de Zwijndrechtse brug, met aanpassing van de aanlanding en het wegprofiel en de openbare ruimte op de brug zelf.

4. OV als drager van verstedelijking en economische groei

Station als multimodaal knooppunt. De positie van het station als het OV knooppunt van de Zwijndrechtse Waard wordt versterkt door een nieuwe halte voor de waterbus nabij het station te realiseren. Daarnaast wordt de beoogde snelfietsroute naar Rotterdam en Dordrecht langs het station aangelegd en worden de fietsstallingsvoorzieningen verbeterd. Het is ook de wens om een extra opgang richting de perrons te realiseren om het station beter aan te sluiten op de gewenste ruimtelijke structuur.

5. Duurzaam, gezond, veilig en klimaatadaptatief

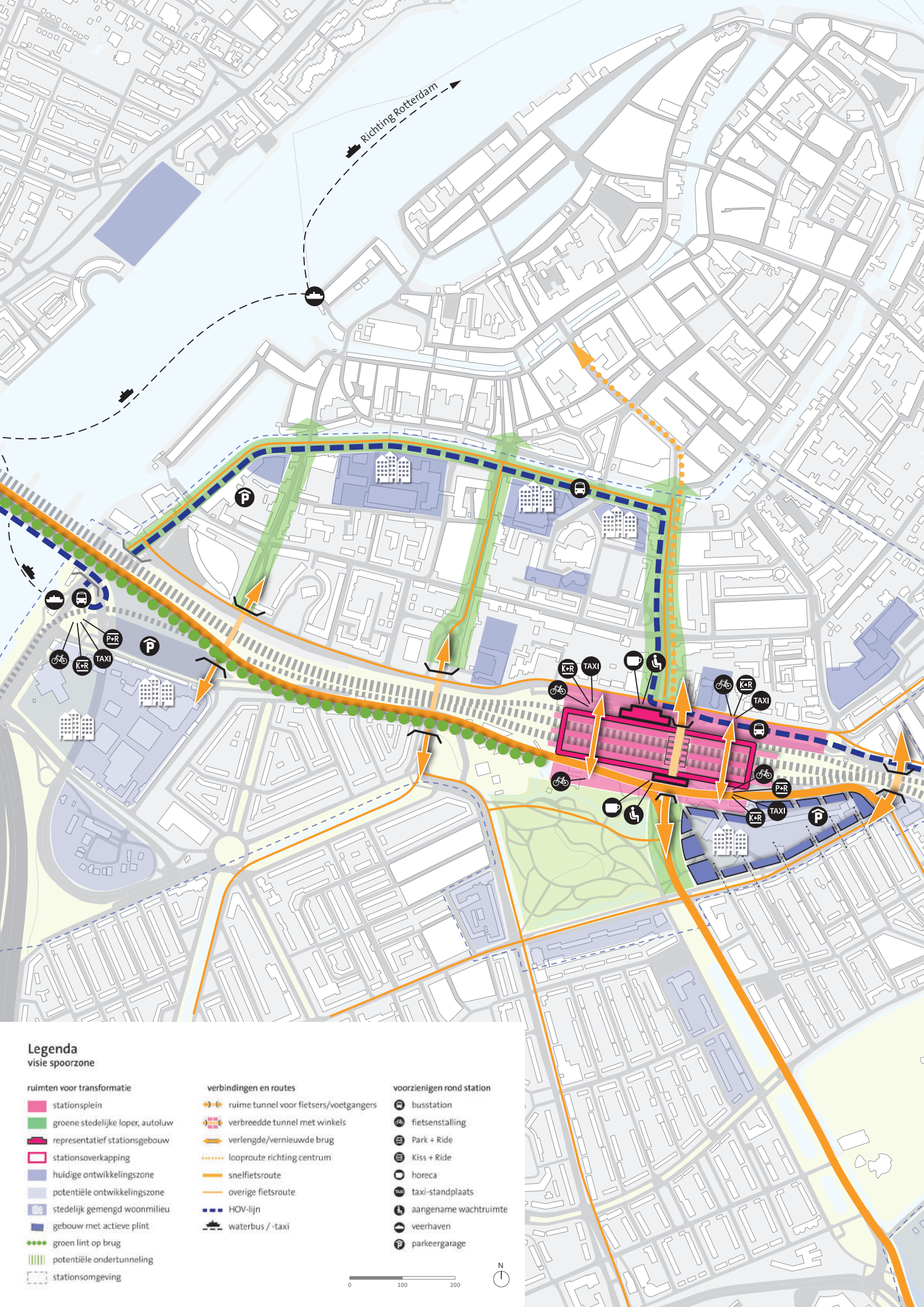
In Zwijndrecht wordt de aanleg van een warmtenet verkend en heeft klimaatbestendige buitenruimte prioriteit. Het streven is om nieuwbouw zoveel mogelijk energieneutraal te ontwikkelen.



Figuur: Verkenning herontwikkeling Walburg (bron: RHDHV)



Figuur: Verkenning herontwikkeling Stationskwartier (bron: INBO)



Stationsgebied Dordrecht

5.2. Dordrecht Centraal

Het stationsgebied Dordrecht vormt door zijn centrale ligging in de stad en het groeiend aantal reizigers het hart van de Spoorzone. Als zodanig herbergt het gebied een unieke, eenmalige kans voor doorgroei en transformatie naar een multimodaal knooppunt en bruisend centrum van hoogwaardige gemengde en stedelijke woon- en werk omgeving die de gehele Spoorzone op de kaart zet.

Het deelgebied Dordrecht Centraal kent drie grotere subgebieden waar grote kansen liggen om deze transformatie te realiseren:

- Spuiboulevard en omgeving
- Zuidzijde station (Markettenwegdriehoek)
- Maasboulevard (Maasterras)

De sleutel voor het bereiken van de ambities is om de fysieke en gevoelsmatige barrière en scheiding tussen noordzijde en zuidzijde van het spoor op te heffen. Dat betekent in eerste instantie een transformatie van de als achterkant beschouwde zuidzijde met als doel het realiseren van een volwaardige en succesvolle wederhelft van de historisch representatieve en welvarende noordzijde. De randvoorwaarden voor de herontwikkeling zijn een grotere functiemenging, levendigheid, verdichting en een hogere kwaliteit en connectiviteit van openbare ruimtes die passen bij het beoogde hoogstedelijke gemengde woon-werkmilieu.

Met het vaststellen van de gebiedsvisie voor de Spuiboulevard en omgeving is een eerste stap in deze richting gezet. De ambitie van dit plan voor de Spuiboulevard en de 19e eeuwse schil van de historische binnenstad is om hoogwaardig binnenstedelijk woongebied te realiseren. Een autoluw gebied met groene binnenplaatsen verbonden door informele routes waardoor een fijnmazige en kwalitatieve structuur wordt gecreëerd waar in hoge dichtheid riant kan worden gewoond. Belangrijke ingrepen zoals het autoluw maken van de Spuiboulevard en het verplaatsen van het stadskantoor van Dordrecht worden op dit moment verder uitgewerkt.

Het station zelf en haar directe omgeving vormen de spil van de gebiedstransformaties aan de zuidzijde. Het stationsgebouw zelf dient twee volwaardige voorkanten te krijgen, en een toename in aantal, capaciteit en kwaliteit van de verbindingen en toegangen tussen noord en zuidzijde. Het stationsgebouw zelf heeft

potentieel om te transformeren naar een multifunctionele ontmoetingsruimte en spreekwoordelijke entree van de stad en de regio. Na anderhalve eeuw kan het stationsgebouw zodoende weer een representatieve en iconisch landmark worden.

1. Bijdrage aan de woonopgave in de Drechtsteden.

Het stationsgebied biedt bij uitstek kansen om concreet invulling te geven aan een groot aantal doelstellingen van het coalitieakkoord 2018-2022, zoals het bouwen in binnenstedelijk gebied op aantrekkelijke locaties van kwalitatief hoogwaardige en duurzame woningen (energiezuinig en gasloos) in een omgeving met hoogwaardige buitenruimte.

Een aantal stedelijke transformatiegebieden in het stationsgebied bevinden zich al in planvormingsfase, waarvan de Spuiboulevard voorloopt en op korte termijn in uitvoeringsfase zal zijn. Dat levert de komende jaren een toename van zo'n 800 woningen in een hoogwaardig stedelijk milieu op een unieke locatie tussen de historische binnenstad en station.

Ten zuiden van het spoor en station, in de plangebieden Maasterrassen en de Stationsdriehoek, ligt echter de grootste kans om verschil te maken door op integrale wijze met het station een representatieve, innovatieve, unieke en duurzame woonomgeving te creëren die complementair is aan het huidige aanbod en regionale aantrekkingskracht heeft op de gewenste hoge segmenten. De strategische ligging aan rivier, dicht bij de historische binnenstad, aan toegangsroutes, nabij het station en de snelweg maakt dit gebied zeer geschikt voor een hoog stedelijk milieu waarin wonen gemengd wordt met werken en tertiaire functies en voorzieningen.

We gaan het plan voor het Maasterras actualiseren. Het gebied zal op middellange termijn een capaciteit van 1500-2500 woningen bevatten. Het plangebied Stationsdriehoek heeft een verwachte capaciteit van 900-1000 woningen in gestapelde bouw en hoogstedelijke dichtheid, gemengd met werken en voorzieningen, en met enkele hoogte accenten die het gebied op de kaart zetten en een fantastisch uitzicht bieden over binnenstad en rivier. Op middellange termijn kan het verbeteren van de veiligheidsrestricties van het goederenvervoer over spoor deze locaties geheel vrijgeven voor woningbouw.



2. Groei van banen en versterken van economische positie.

De stationsomgeving van Dordrecht biedt goede en unieke vestigingscriteria voor de huidige en toekomstige kantorenmarkt en voor allerlei instellingen en voorzieningen die werkgelegenheid genereren. De centrale ligging nabij de historische binnenstad en een maritiem milieu, het intercystation met een hoge frequentie verbindingen met de Zuidvleugel van de Randstad en Brabant en de nabijheid van hoogkwalitatieve gemengde woonomgeving bieden een aantrekkelijk en dynamisch werk-woon-vrijetijd klimaat met blijvende waarde. Bovendien kunnen aan toenemende duurzaamheidseisen van kantoorvastgoed in een goed bereikbare compacte omgeving makkelijker voldaan worden.

Er dient echter aan een aantal randvoorwaarden te worden voldaan om het volledige potentieel van de herontwikkelingslocatie ten zuiden van het station te ontsluiten en de juiste vestigingscondities te bieden. Ten eerste dient de entree aan de Zuidzijde van het station gelijkwaardige te zijn aan de noordzijde. Dit kan bereikt worden door een representatieve en hoogkwalitatieve entree ruimte en gebouw en een groter aantal verbindingen onder en over het spoor met hogere kwaliteit en capaciteit. Ten tweede biedt de schaal en de openheid van het Weizigtpark en de afstand tot de binnenstad kansen en aanleidingen om grotere bouwhoogten en dichtheden

toe te staan dan aan de noordzijde. In combinatie met hoogwaardige architectuur kan zo het stationsgebied als aantrekkelijke vestigingslocatie voor bedrijven in de zakelijke dienstverlening beter op de kaart komen te staan. Daarnaast is de locatie zeer geschikt voor kleinschalige werkconcepten, urban meeting spaces met vele informele ontmoetingsplekken voor sociale interacties en kennisuitwisseling.

In het coalitieakkoord 2018-2022 en de startnotitie Ondernemende Stad wordt ingezet op de verbetering van het ondernemers- en vestigingsklimaat in Dordrecht. Er wordt gestreefd naar het creëren van 1.100 nieuwe banen in de spoorzone rond station Dordrecht en een notering in de top 5 MKB-vriendelijke grote gemeenten om de sociaal-economische positie van de stad naar de nabije toekomst toe te versterken. Het beleid zet ook in op een groeiende beroepsbevolking door jongeren te stimuleren opleidingen te volgen die baanperspectief bieden en om MBO- en HBO-aanbieders en werkgevers samen een passend opleidingsaanbod en stageplaatsen te laten creëren. Dordrecht kan nog meer onderdeel gaan uitmaken van de economische structuur van de Randstad door actief bedrijven en investeringen aan te trekken naar werklocaties in de spoorzone.



3. Verbinden van wijken en opheffen ruimtelijke barrières.

Deze ambitie wordt in ruimtelijke zin ingevuld door de toename in aantal en kwaliteit van de bestaande verbindingen onder en over het spoor en in conceptuele zin door de transformatie van het station en zijn omgeving in gemengde stedelijke gebieden met hoogwaardige inclusieve stedelijke ruimtes.

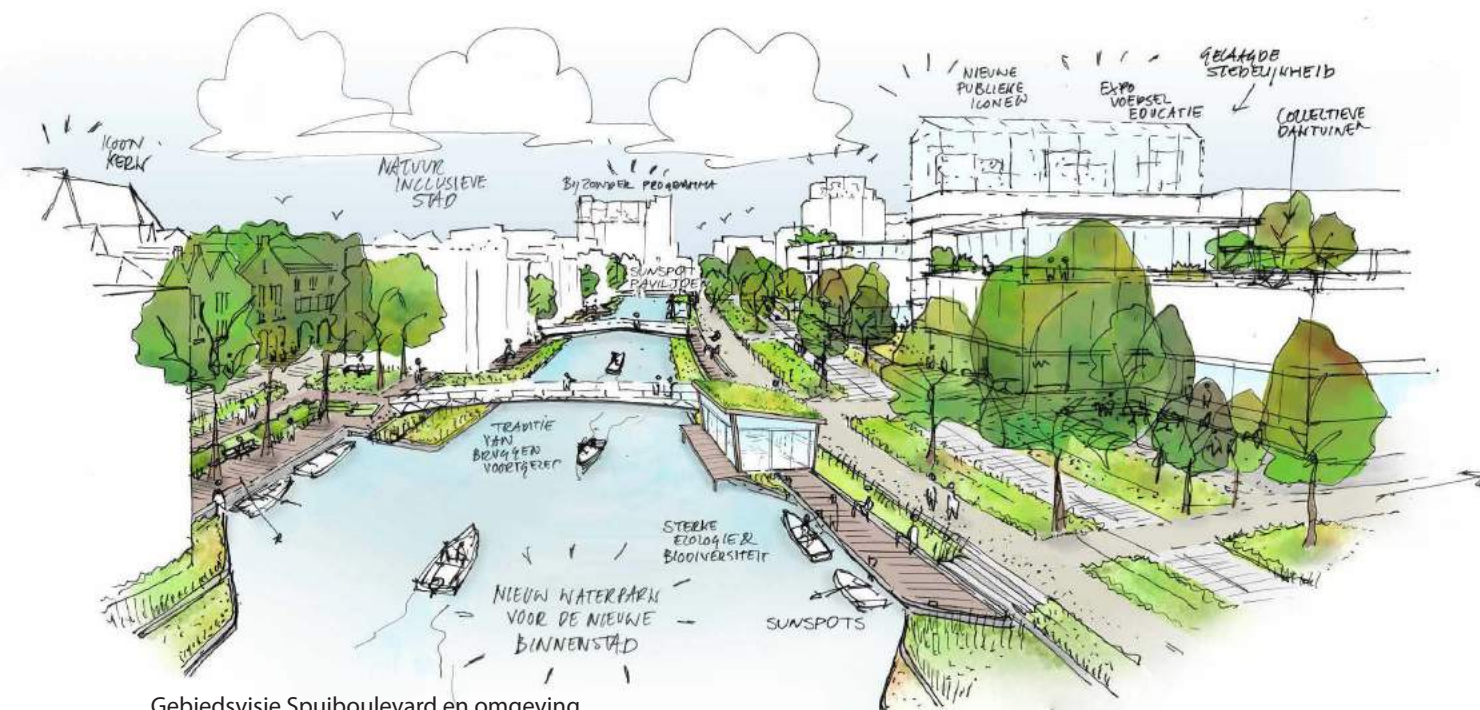
De verbinding die prioriteit verdient is de centrale als Nassauweg-Stationsweg. Deze route is van historisch, strategisch en ruimtelijke belang vanwege de verbinding tussen historische binnenstad, zuidelijke wijken en station. Er is behoefte aan een bredere, ruimere, openbare en representatievere tunnel onder de sporen. Samen met een verbeterde entree en een hoogwaardige pleinruimte aan beide zijden van het spoor heeft deze verbinding het potentieel om meer dan een tunnel te zijn en een centrale stedelijke ruimte te worden. De capaciteit en toegankelijkheid van station, perrons en pleinen aan beide zijden van het spoor kan verder verhoogd worden door de bestaande passage over de sporen te verlengen en te voorzien van een aanlanding aan de Weizigtpark zijde. Aan de oostzijde van het station kan een extra passage aangelegd worden om een voetgangersgebied te creëren dat perrons en pleinen aan beide zijden verbindt en voetgangers routes sluit.

In de toekomst kan de pleinfunctie ten noorden van het station en de voetgangersroute naar het centrum versterkt

worden door de Burgemeester de Raadsingel autoluw te maken of verdiept aan te leggen. Ook dient de integratie van station, busstation, park en ride en taxi drop off aan noord en zuidzijde verbeterd te worden.

Een toename van het aantal verbindingen vermindert de barrièrewerking van het spoor, om die reden kan een extra tunnel in het verlengde van de Weeskinderdijk en de Erasmuslaan worden gerealiseerd. Om de relatie met het station Dordrecht te versterken kan het gebied Maasterrassen via een nieuwe route langs de Weeskinderdijk en Vlietweg ontsloten worden voor voetgangers, fietsers en eventueel OV. Langs deze route kan ook de verbinding tussen Dordrecht en Zwijndrecht via de Zwijndrechtse brug versterkt worden.

De Zwijndrechtse brug vormt (naast de treinbrug) de enige fysieke verbinding tussen Zwijndrecht en Dordrecht. De doelstelling is om de fysieke en symbolische relatie tussen deze twee steden en het water te versterken door de brug te transformeren tot een iconische stedelijke ruimte met een aantrekkelijke uitstraling. Er wordt verder onderzocht hoe dit gepaard kan gaan met een aanpassing van het dwarsprofiel met prioriteit of exclusiviteit voor fiets en voetgangers en eventueel OV lijn. Ook vormt de brug een belangrijke schakel in de lange afstand fietsroute F16 van Rotterdam tot aan het Leerpark. Het aanpassen van het tracé van de aanlandingen aan beide zijden vormt onderdeel van deze studie.



Gebiedsvisie Spuiboulevard en omgeving



4. OV als drager van verstedelijking en economische groei.

De omgeving van station Dordrecht is per openbaar vervoer de best bereikbare plek van de Drechtsteden. De kwaliteit van de verbindingen met de rest van de Randstad staat onder druk en loopt richting Brabant achteruit.

Los van de eerder benoemde wens om de frequentie van de spoorverbindingen te verbeteren en nieuwe haltes toe te voegen vragen de verstedelijkingsambities om na te denken welke ingrepen gewenst zijn om de gewenste gedragsverandering in mobiliteitsgebruik en de verdichtingsopgave in goede banen te leiden.

Een van deze ingrepen betreft het herstructureren van de parkeervoorzieningen in het gebied, in combinatie met de realisatie van een nieuw mobiliteitsknooppunt op de huidige P&R locatie Weeskinderdijk. Zoals vastgelegd in de gebiedsvisie Spuiboulevard willen de verkeersdruk in de westelijke 19e eeuwse Schil laten afnemen en de Spuiboulevard autoluw maken. Dit gebeurt door het opheffende van bestaande Spuigarage en Veemarktgarage voor bezoekersparkeren. Deze behoefte wordt opgevangen de bestaande P&R Weeskinderdijk, dat wordt doorontwikkeld tot een knooppunt met transfer mogelijkheden op het HOV busnet en waterbus.

Met deze ontwikkeling sorteren we tegelijkertijd voor op de transformatie van het Maasterras naar een hoogstedelijke woonlocatie, doordat de ontsluiting van dit gebied met het openbaar vervoer sterk verbeterd wordt.



5. Duurzaamheid, klimaatadaptatie en gezondheid.

Gedreven door onder andere het Klimaatakkoord van Parijs stelt Dordrecht zich tot doel om vóór het jaar 2050 energieneutraal te zijn. Het jaar 2050 lijkt ver weg, maar is al aan de orde bij langjarige investeringen, zoals bijvoorbeeld bij de herontwikkeling van de Spuiboulevard.

We willen dat de investeringen in dit gebied toekomstbestendig zijn. Daarnaast wil Dordrecht een vooruitstrevende stad zijn op het gebied van de circulaire economie, bijvoorbeeld door het hergebruik van grondstoffen. Dit streven sluit tevens aan bij de ambities van de Rijksoverheid die in 2030 het gebruik van primaire grondstoffen, zoals erts en mineralen, wil halveren.

De ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid volgen elkaar snel op. De norm zal bijvoorbeeld over 5 jaar strenger zijn dan die van nu. Daarnaast zullen er in de toekomst oplossingen zijn die wij nog niet kennen. De concrete oplossingen zullen per deelgebied worden bepaald aan de hand van de gemeentelijke ambities, de beoogde doelgroep en de geldende wet- regelgeving zodat deze passen bij het tijdsbeeld.

Om de duurzaamheidsambities te kunnen borgen is een toetsingsinstrument nodig. De doelstelling van dit instrument is niet het uiteindelijke certificaat, maar het resultaat en de praktische uitvoerbaarheid. Het instrument moet gericht zijn op een integraal beeld op duurzame gebiedsontwikkeling (met verschillende thema's zoals energie, water, grondstoffen etc). We kiezen daarom voor GPR /Breeam als toetsingsinstrument. Deze methodiek waarborgt dat onze hoge duurzaamheidsambities worden waargemaakt en ook praktisch uitvoerbaar zijn.



Streefbeeld: levendigheid



Streefbeeld: mobiliteit

Station Dordrecht Zuid / Leerpark / Gezondheidspark

5.3 Leerpark, Gezondheidspark en Dordrecht Zuid

Dit deelgebied strekt zich uit over een lengte van meer dan vier kilometer en bestaat uit een veelzijdig suburbaan stedelijk gebied met woonwijken als Crabbehof, Sterreburg en Zuidhoven. Tegelijkertijd maken de gebiedsontwikkelingen Leerpark en Gezondheidspark ook onderdeel uit van het gebied. Hier is een concentratie van stedelijke functies op het gebied van onderwijs, zorg, sport en een groeiend campusmilieu te vinden. Het spoor prikt als een centrale noord-zuid as door de wijken, maar vormt een scheiding en barrière door de ligging op maaiveldniveau. Dit effect wordt versterkt door de parallel lopende weg N3. Bovendien heeft het enige aanwezige treinstation, Dordrecht Zuid, een excentrische positie op de as en is ingeklemd en verstopt achter infrastructuur. Hierdoor ligt het slecht zichtbaar als een eiland in haar omgeving. Mede hierdoor heeft station Dordrecht-Zuid een laag en terugnemend reizigersaantal kent.

De huidige en toekomstige gebiedsontwikkelingen langs het spoor zorgen de komende jaren voor een significante toename in bevolkingsdichtheid: in bewoners, werknemers, studenten en bezoekers. Om de toegankelijkheid en bereikbaarheid van deze gebieden te garanderen is dringend een herijking nodig van de huidige spoorlijn en het station. Een hoogfrequente 'light train' verbinding over het spoor richting Rotterdam biedt kansen om de locatie en het aantal haltes langs deze as beter af te stemmen op de veranderende mobiliteitsbehoefte en daarmee in balans te brengen met de huidige en toekomstige ontwikkelingen in dit gebied.

1. Bijdrage aan de woonopgave in de Drechtsteden.

De huidige bestaande harde en zachte planvoorraad van woningen op ontwikkellocaties Leerpark (ongeveer 250 woningen) en Gezondheidspark (ongeveer 1000 woningen) levert een substantiele bijdrage aan het woonprogramma van de Spoorzone. Er bestaat daarbovenop nog een flinke potentie voor verdere verdichting op en rondom deze gebiedsontwikkelingen. Ten eerste is het de ambitie om het bestaande woonprogramma op het Leerpark op te schalen en te verbreden naar woonmilieus voor studenten en young professionals. Door het bieden van huisvesting aan

studenten en jongeren wordt deze werkomgeving verrijkt met een dynamisch milieu, met bijbehorende verblijfs- en vrijetijd- en recreatiefuncties. Daarmee wordt de beoogde stedelijke campusontwikkeling gestimuleerd en gaat het gebied verder transformeren tot een volwaardig en levendig stuk stad dat ook buiten kantooruren leeft.

Ten tweede is het de ambitie om buiten de huidige bouwlocaties de omliggende gebieden te transformeren en te verdichten. De omgeving van het huidige station en de toekomstige halte Leerpark biedt volop kansen voor gebiedstransformaties die een verdichting, verbetering en verbreding van het woningaanbod in de bestaande wijken teweegbrengt en tegelijkertijd het gebruik van de stations vergroot, de directe omgeving verlevendigt en sociaal veiliger en aantrekkelijker maakt. Het is de doelstelling om na 2022 hier aanvullende ruimte voor 1200 nieuwe woningen te vinden.

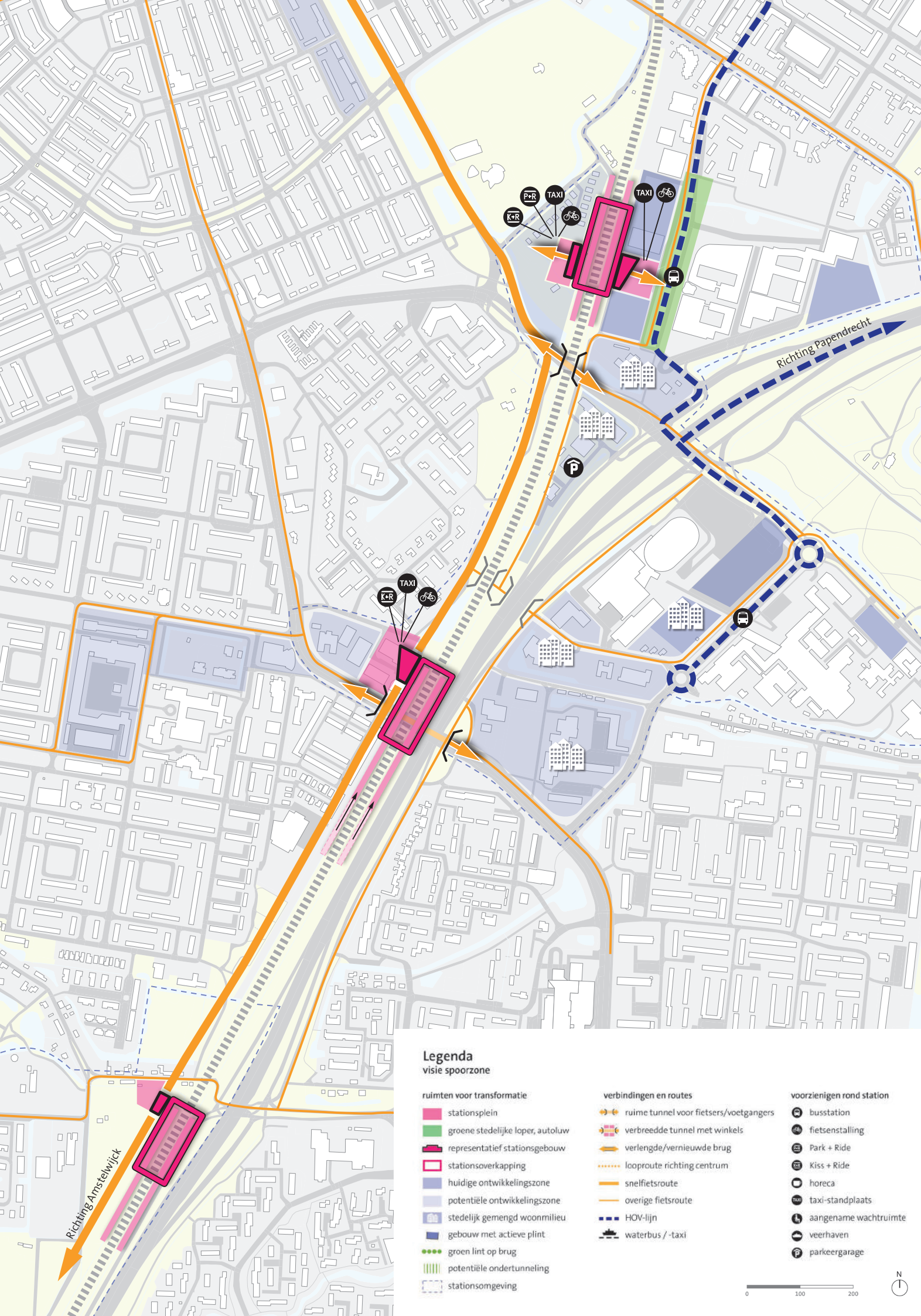


2. Groei van banen en versterken van economische positie

Binnen de regio is langs de "Oude Lijn", het spoor tussen Leiden en Dordrecht, een duidelijke concentratie van kennis gerelateerde economische clusters te vinden die een virtuele 'kennis-as' vormen. Deze as is de ruggengraat van de kenniseconomie in de Zuidelijke Randstad. Dit deelgebied vormt een strategisch eindpunt van deze as, in de vorm van succesvolle doorontwikkeling van Leerpark en Gezondheidspark.

De gemeente heeft de ambitie om het Leerpark verder door te ontwikkelen tot een open innovatiemilieu voor de regio, waar leren (MBO/ HBO), experimenteren, toegepaste innovatie, productie en ondernemerschap samenkomen, met de landelijk erkende Fieldlab en de Duurzaamheidsfabriek Smart Industry als aanjager van die ontwikkeling. Ter ondersteuning hiervan is de Maakfabriek opgericht, een omgeving waarin start-ups, scale-ups en gevestigde bedrijven in de technische maakindustrie in en om de Drechtsteden samen werken aan het beproeven en naar de markt brengen van innovaties. Op termijn kunnen deze bedrijven doorstromen naar op één van de werklocaties in de regio.

Doelstelling is het opbouwen van een compleet ecosysteem waarin ideeën en initiatieven kunnen worden omgezet naar echte ondernemingen, waar kennis wordt uitgewisseld



en gebruik wordt gemaakt van crossovers en waar grote bedrijven zich aangetrokken tot voelen. Komende jaren dient dit samen met de verdere ontwikkeling van het Gezondheidspark en daaraan verbonden werkgelegenheid tenminste 600 nieuwe arbeidsplaatsen opleveren. Dit zijn banen in de zorg, bij smart industries, in het onderwijs en in de horeca.

De toename van arbeidsplaatsen en groei van inwoners door voortgaande gebiedsontwikkeling biedt ook kansen voor de bestaande wijkwinkelcentra in dit gebied (Crabbeburg en Sterrenburg). Er wordt dan ook ingezet op kwaliteitsversterking van de positie en niet op uitbreiding van de winkelvloeroppervlakte: hoe meer inwoners, hoe meer draagvlak ontstaat voor het wijkaanbod en diensten en daarmee ook behoud en versterking van werkgelegenheid in de wijken van Dordrecht.



3. Verbinden van wijken en opheffen ruimtelijke barrières.

Het fysiek en programmatisch koppelen (verbinding zorginnovatie en techniek) van het Leerpark en Gezondheidspark, werkend vanuit het perspectief van de integrale gebiedsontwikkeling versterkt de positie van dit innovatie- en gezondheidscluster van bovenregionale betekenis.

De gewenste nieuwe halte Leerpark dient van beide zijden toegankelijk te zijn, en zoveel mogelijk een voor- en achterkant situatie vermijden. Ook dienen nieuwe haltes gecombineerd te worden met een aantrekkelijke tunnel of passage onder of over het spoor, die beide zijden verbindt. Randvoorwaarde voor het goed functioneren van de stations is dat de gebieden voor en om de haltes zoveel mogelijk ingericht worden met een aankomstplek, een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte die ook andere ketenvoorzieningen (zoals fietsstalling, bushalte, kiss& ride) een plek biedt. Concreet dient de nieuwe halte in Leerpark aan de Max Gootelaan een entree naar station en een tunnel of passage naar de westzijde van het spoor te krijgen en via een pleinruimte een adres aan de Maria Montessorilaan. De tunnels Galileilaan en Laan der Verenigde naties zijn ruim en open, alleen de lange hellingbanen zijn minder aantrekkelijk voor voetgangers.

Een andere ambitie is om dit deelgebied via per fiets beter te verbinden met de rest van stad en Zwijndrecht. Hiervoor wordt een snelfietspad gerealiseerd dat vanuit Amstelwijck deels evenwijdig aan het spoor loopt en via de Nassauweg afbuigt naar station Dordrecht. Van daar loopt het fietspad langs het spoor verder richting Zwijndrecht en Rotterdam.



4. OV als drager van verstedelijking en economische groei

Het per spoor beter bereikbaar maken van het gebied Leerpark/Gezondheidspark is een absolute voorwaarde voor een volwaardige campusontwikkeling en het gebied volwaardig onderdeel te kunnen laten uitmaken van het economische systeem van de Randstad. Dit vergemakkelijkt het kunnen aantrekken van innovatief bedrijfsleven, start en scale-ups en het opvangen van het groeiende bezoek (van auto naar openbaar vervoer).

De ambitie om een nieuwe halte aan het spoor bij het Leerpark te realiseren heeft in verzorgingsgebied een sterke relatie met station Dordrecht-Zuid. De functionaliteit en gebruik van station Dordrecht-Zuid gaat nader onderzocht worden, omdat dit station zou kunnen komen te vervallen. Randvoorwaarde voor het vervallen van dit station is het realiseren van goede fietsverbindingen vanuit station Leerpark met de omliggende wijken.

De parkeeroplossingen voor de auto in dit gebied, kwantitatief en kwalitatief, worden mede op het oog op de beoogde OV veranderingen en de verdichtingsambitie verder uitgewerkt vanuit een integraal mobiliteitsperspectief.



5. Duurzaam, gezondheid en klimaatadaptief

De ambitie voor de Spoorzone is om een integrale, gemêleerde, compacte en gemengde gebiedsontwikkeling, ontsloten door openbaar vervoer te realiseren, die een catalysor vormt voor het realiseren van ambities op gebied van duurzaamheid en klimaatadaptatie.

Doelstelling in het Coalitieakkoord 2018-2022 van Dordrecht is een planning op te stellen voor de realisatie van aardgasvrije wijken (woningen en bedrijven). Deze planning is in 2020 beschikbaar. Uitgangspunt is een wijkgerichte aanpak, waarin inwoners, ontwikkelaars en gemeente met elkaar vormgeven aan plan en uitvoering. Er zal worden meegedacht over financieringsconstructies voor eigenaren van koopwoningen in het lagere segment.

Amstelwijck en Wilgenwende

5.4 Gebiedsontwikkelingen zuidelijke Spoorzone

De zuidelijke Spoorzone in Dordrecht is in oppervlakte het grootste deelgebied. Tot dit deelgebied behoren de reeds lopende gebiedsontwikkelingen Wilgenwende en Amstelwijck Business Park. Ten noorden van het huidige Business Park streeft gemeente Dordrecht naar hierontwikkeling van de huidige sportvelden en het Refaja Ziekenhuis naar woningbouw.

Het gebied verschilt sterk in identiteit van de andere drie deelgebieden, onder andere door de ligging aan de rand van de stad in de directe nabijheid van het nationaal park de Biesbosch. Via de historische structuren van Kilweg en Smitsweg is het buitengebied snel met de fiets te bereiken.



1. Bijdrage aan de woonopgave in de Drechtsteden

In Amstelwijck en Wilgenwende is in de huidige planvorming de realisatie van ongeveer 2000 woningen opgenomen. Wanneer deze ontwikkeling wordt ondersteund een betere OV ontsluiting, liggen hier kansen om in hogere woningdichtheden te ontwikkelen. Met name in Amstelwijck is er potentie om meer woningen te realiseren.



2. Groei van banen en versterken van economische positie

In het zuidelijke deel van de spoorzone, in het gebied Amstelwijck, wordt ingezet op een groei van 700 arbeidsplaatsen, voornamelijk in de zakelijke dienstverlening, het MKB en in de ondersteunende sectoren.



3. Verbinden van wijken en opheffen ruimtelijke barrières.

Er zijn twee kruisingen met het spoor die speciale aandacht verdienen, zeker om een doorontwikkeling van de aanliggende gebieden en de verbindingen hiertussen te verbeteren. Dat betreft de Zuidendijk-Copernicusweg gelijkvloerse kruising, die gevaarlijk en onaantrekkelijk is en de huidige tunnel in de Kilweg die smal en onaantrekkelijk is, zeker door de dubbele barrière van spoor en provinciale weg N3 die doorkruist wordt.



4. OV als drager van verstedelijking en economische groei

Op korte en middenlange termijn dient voor Amstelwijck / Wilgenwende een (H)OV knooppunt met R-netverbinding gemaakt te worden, in verbinding met de bestaande stations/haltes. De ambitie is dit om knooppunt in 2030 door te ontwikkelen tot spoorhalte en aan te sluiten op de nieuwe light train verbinding richting Rotterdam.



Te herontwikkelen voormalig Refaja ziekenhuis



Luchtfoto van Wilgenwende

6

Vervolgstappen

Vervolgstappen

De gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht hebben de ambitie om in hechte samenwerking substantieel bij te dragen aan de ambities die regionaal in de Groeiagenda zijn vastgelegd. En daarmee de kansen die verstedelijking van de Spoorzone de gemeenten en de regio biedt optimaal te gaan benutten. Dit ambitiedocument vormt een eerste integrale weergave van de verstedelijkingsopgave van de Spoorzone Zwijndrecht-Dordrecht. Het zal op tal van punten nog verder uitgewerkt moeten worden.

6.1 Werkwijze

Om de gezamenlijke ambities te realiseren, willen we zowel gezamenlijk als lokaal aan de slag. Ieder handelt daarbij vanuit het gezamenlijk belang, maar realiseert binnen de eigen bevoegdheden.

Onze **uitgangspunten** daarbij zijn:

- We zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de totale ambitie, en de wijziging van deze ambitie.
- Wij willen slagvaardig zijn.

In naast gelegen figuur wordt de beslis- en informatiestructuur geschetst en worden de uitgangspunten voor de bestuurlijke samenwerking benoemd. Wij maken hierin steeds onderscheid tussen:

- Samen beslissen
- Samen bepraten
- Elkaar informeren

Verder delen wij als uitgangspunt:

- Wat in een project kan worden opgelost, wordt in een project opgelost.

6.2 Planvorming

We willen vervolgstappen zetten in de planvorming constateren dat om te komen tot een of meerdere Masterplan(nen) voor de Spoorzone als geheel of per deelgebied er een aantal vraagstukken zijn waarvoor vervolgonderzoek op 'Spoorzone niveau' noodzakelijk is. Bij deze vraagstukken is er een sterke afhankelijkheid tussen de verschillende deelgebieden. Het op een hoger schaalniveau oppakken van deze thema's vergroot de kwaliteit en haalbaarheid van de planvorming voor de verschillende deelgebieden. Voor andere punten

is uitwerking op het schaalniveau van een deelgebied passender.

Op dit moment voorzien wij volgende vervolgonderzoeken ter onderbouwing van het Masterplan. De consultatiefase kan mogelijk nog tot een aanscherping leiden.

1. Onderbouwing woningbehoefte en doelgroepen (kwantitatief en kwalitatief)
2. Onderbouwing behoefte op kantorenmarkt en commerciële voorzieningen (kwantitatief en kwalitatief)
3. Integrale mobiliteitsstudie (incl. parkeren)
4. Studie programma optimalisatie in relatie tot geluid en externe veiligheid, inclusief ontwerp oplossingen

6.3 Planning korte termijn

Op de korte termijn zijn er al een aantal ijkpunten te benoemen, namelijk:

- Eind februari: Start Participatietraject Ambitiedocument Spoorzone.
- Eind juni: Vaststellen uitkomsten Participatietraject Ambitiedocument, uitgangspunten, randvoorwaarden en kosten infrastructurele projecten.
- Zomer 2019: Masterplan(nen) Spoorzone gereed.

Samen beslissen

- Vaststellen ambitie en aanpassing ambitie
- Infrastructurele projecten
- Lobby inzet
- Gezamenlijke stakeholderstrategie op bovenregionaal niveau (anders dan lobby)
- Toets op realisatie

Agenderen grote afwijkingen op het geheel

Samen bespreken

- Woningbouw programmering
- Programmering bedrijvigheid
- Visies op tactisch niveau: o.a. parkeren, externe veiligheid, maatschappelijke voorzieningen
- Gezamenlijke stakeholderstrategie

Informeren

- Raakvlakken in projecten
- Maatschappelijke voorzieningen
- Dilemma's in de ambities en de gezamenlijke strategie

Colofon

Het Ambitiedocument Spoorzone Zwijndrecht-Dordrecht werd in opdracht van en door de gemeente Zwijndrecht, Dordrecht en Provincie Zuid-Holland opgesteld in samenwerking met Royal HaskoningDHV.

Projectteam

Fiona Belt (Provincie Zuid-Holland)
Bert Huizing (Gemeente Dordrecht)
Marieke Wijsman (Gemeente Dordrecht)
Miriam Bode (Gemeente Zwijndrecht)
Edgar Kiviet (Royal HaskoningDHV)
Nienke van der Smissen (Royal HaskoningDHV)
Martijn Bijl (Royal HaskoningDHV)

Fotografie/beelden

Gebruikte beelden zijn ter beschikking gesteld door onze opdrachtgevers of afkomstig uit de beeldenbank van Royal HaskoningDHV. Wij hebben onze uiterste beste gedaan auteurs van de gebruikte beelden te achterhalen. Een ieder die meent recht te hebben op een of meer beelden kan dit kenbaar maken aan RoyalHaskoningDHV.

Royal HaskoningDHV is de auteur van vervaagdigde kaart- en montagebeelden, tenzij anders vermeld. Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming.

Copyright

Royal HaskoningDHV, januari 2019



