

Inleiding

ONDERZOEKEN STADSBRUG

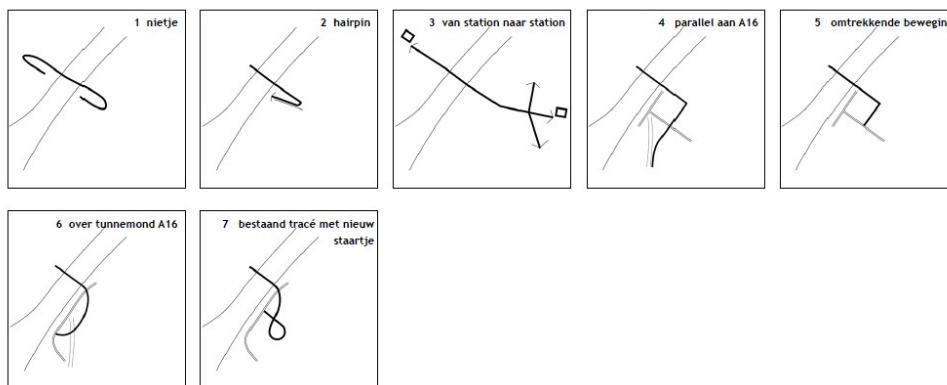
In
het

Contactpersoon
R.J. Bollen
T 078 770 4940
E rj.bollen@dordrecht.nl

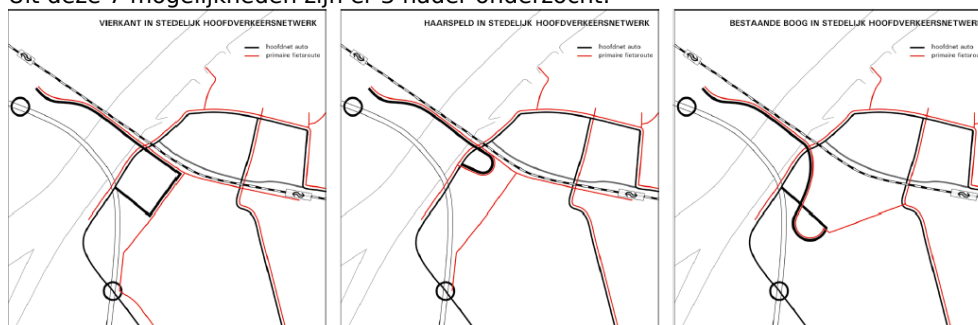
Van Stedebouw – Mevr. R. Bollen
Aan Mark den Boer
Datum 22 maart 2024
Kenmerk
Betreft Begeleidend schrijven oude verkeersonderzoeken aanlanding Srtadsbrug

proces van de ontwikkeling van het Maasterras is een belangrijk onderwerp de mobiliteit en bereikbaarheid van het Maasterras als project maar ook van de stad als geheel. In dit kader zijn er diverse onderzoeken recent opgestart maar ook in de afgelopen jaren uitgevoerd. Eén daarvan is een 23 jaar oude studie, genaamd: **Discussienota aanlanding Stadsbrug uit december 2007**. In 2021 is daar nog een vervolg op geweest maar dit is niet afgerond en is ook nooit ter besluitvorming aan de raad voorgelegd, mede vanwege de ontwikkelvisie Spoorzone. In onderstaand schrijven geef ik kort een duiding en de destijds getrokken conclusies weer.

Varianten plan 2007:



Uit deze 7 mogelijkheden zijn er 3 nader onderzocht:



Links het vierkant, midden de haarspeld en rechts de bestaande boog.

Onderzoek:

Kenmerk**Datum** 22 maart 2024

Vervolgens wordt het toen voorliggende masterplan als uitgangspunt genomen om de aanlanding in te passen.

Dit was een plan met een programma van:

- 608 woningen
- 38.700 m² kantoren
- 5.110 m² winkels.

Ons huidige plan (fase 1) gaat uit van:

- 2.200-3.000 woningen
- 7.841 m² maatschappelijke voorzieningen
- 15.492 m² commerciële voorzieningen waarvan 8.125 kantoren.

De programma's zijn dus niet vergelijkbaar en dus ook de bijbehorende verkeersafwikkeling is anders.

Afweging/conclusie 2007 met bijbehorend masterplan:

Belangrijk is om te beseffen dat deze varianten alleen op stedenbouwkundige en verkeerskundige aspecten zijn beoordeeld. Conclusie was toen dat de haarspeld het beste scoorde, waarbij het vierkant op een tweede plek kwam.

Milieukundige aspecten als geluid en externe veiligheid zijn in dit onderzoek **niet** meegenomen. In het toenmalige masterplan werden veel kantoren langs het spoor gebouwd en lagen (veel minder) woningen daar achter. Dit leidt dus ook tot andere conclusies. Ook het feit dat de bestaande aanlanding inmiddels in zo'n slechte staat is dat hij nog ca. 30 jaar mee gaat en dan volledig vernieuwd moet worden was toen (en in 2019) nog niet bekend.

Varianten 2019:

Links de haarspeld, midden het vierkant en rechts de bestaande boog.

Zelfde varianten maar wel allemaal met een directe fietsverbinding (de F16) naar het station.

In dit onderzoek komt variant 2, Het Vierkant nu als voorkeursvariant naar voren. Met de volgende argumenten:

- Variant 2 faciliteert een gewenste directe fietsverbinding langs het spoor naar de achterzijde station. De andere varianten doen dit niet. Een separate fietsbrug aan de variant 'haarspeld' toevoegen is mogelijk, maar minder handzaam;

- Variant 2 zorgt voor een bundeling van de infra (spoor + weg) parallel aan het huidige spoortracé, en daarmee een nuttig gebruik van een voor andere functies niet te benutten zone (voetnoot ¹);
- De fietsverbinding langs het spoor kan worden uitgebreid tot een busbaan/baan voor people movers. Wat de functie van een P+R Weeskinderendijk verder versterkt;
- Een goede directe fietsverbinding draagt bij het bevorderen van het fietsgebruik, wat een centrale doelstelling is. In de huidige situatie is de stadsbrug een barrière voor de fiets, waardoor deze oplossing leidt tot een groot voordeel in het stedelijk en regionaal fietsnetwerk;
- De variant leidt obv verkeersmodel niet tot extra verkeer over de brug en centrumroute Dordrecht. Variant 1 'haarspeld' leidt tot meer verkeer over de brug / centrumroute;
- Variant 2 volgt bestaande grote lijnen in het gebied (spoor en dijk) heeft daarmee de meeste stedenbouwkundige en landschappelijke waarde;
- Variant 2 creëert de beste uitgangspositie voor de ontwikkeling van het Maasterras. Zowel voor het creëren van ruimte in het vierkant, als voor het afschermen van het spoor door en combinatie met P+R Weeskinderendijk;
- Variant 2 maakt het ontsluiten van P+R Weeskinderendijk op de huidige manier mogelijk. Het opent een nieuwe mogelijkheid om direct vanaf de aanlanding met bussen de P+R te bereiken;
- De variant vierkant is uit te werken tot een minimaal profiel voor gemotoriseerd verkeer, met meer ruimte voor fiets en voetganger. Op termijn kan er gekozen worden de route als doorgaande autoroute af te waarderen, zonder desinvestering;
- Hierbij werd wel opgemerkt dat dit de duurste variant was en afhankelijk was van het verwerven van de terreinen van Prorail en NS, de sloop van de woningen op de Weeskinderendijk Oost en daarnaast werd de stamlijn als aandachtspunt benoemd.

Variant 1 'De haarspeld' werd als volgt geanalyseerd:

- De voordelen van de variant 'haarspeld' zijn een goede oriëntatie voor de automobilist bij binnenkomst van Dordrecht. Het is een efficiënte en heldere beweging in relatie tot het autonetwerk. Dit was één van de pluspunten, op grond waarvan deze variant in 2009 net beter scoorde dan de variant vierkant. Anno 2019 wegen de argumenten vanuit de automobilitéit bezien minder zwaar mee in de totale beoordeling. De variant is voor fietsers minder prettig (steile helling) en maakt een verbinding naar het station minder makkelijk;
- Nadeel is dat deze variant volgens het verkeersmodel een verkeersaantrekkende werking heeft op zowel de stadsburg als de Dordtse Centrumroute. Dit sluit niet aan bij de ambities op dit gebied van zowel Zwijndrecht als Dordrecht;
- Nadeel is dat De haarspeld door de vormgeving zorgt voor een "dubbele barrière" tussen het gebied Maasterras en het centrum, indien deze verbinding via de Dokweg-Wilgenbos-Spuiboulevard wordt beschouwd;
- Het Maasterras komt letterlijk op een grotere afstand van de binnenstad te liggen;

¹ Vanuit de gewenste gebiedsontwikkeling is dit een absolute pré

Kenmerk**Datum** 22 maart 2024

- De civiele kosten zijn volgens een berekening van RHDHV vrijwel gelijk aan de variant 'vierkant'. Hier zit dus geen voordeel;
- Voordeel is dat de woningen aan de Weeskinderendijk (Vlietwegzijde) grotendeels kunnen blijven staan.

Relatie met huidige SMP (Stedenbouwkundige Masterplan) en bestemmingsplan (en OER)

Anno nu moeten we opnieuw de afweging maken van functie en plek van de aanlanding. In het huidige SMP en de OER is beargumenteerd waarom er anno nu gekozen is voor de variant Vierkant.

Anders dan in voorgaande studies zijn nu de milieukundige effecten en het nieuwe mobiliteitsbeleid ook meegewogen. Met deze argumenten slaat de voorkeur voor Het (autovrije) Vierkant nog meer door. Dit heeft vooral te maken met de ontwikkelmogelijkheden, de geluidsaspecten, het bereikbaar willen houden van de hele stad en de externe veiligheid.

Mocht er nu alsnog gekozen worden voor De Hairpin heeft dat voor het huidige SMP de volgende nadelige ruimtelijke gevolgen:

- Gezien de vele uitdagingen moet al het beschikbare en bruikbare gebied ingezet worden voor de grote woningbouwopgave. Dus gronden waar vanwege geluid, bodemvervuiling en externe veiligheid ruimte is voor woningbouw moet worden benut en niet voor een weg.
- De Hairpin vormt een grote barrière tussen Maasterras en Binnenstad en zorgt ervoor dat minimaal 1/3 van het Maaspark verdwijnt. Als dat gecompenseerd moet worden betekent dat er ruimte voor woningen verdwijnt in het resterende gebied.
- Integrale oplossing voor geluidhinder door gecombineerde aanlanding, F16 en geluidswerende werking van garage is niet meer mogelijk.
- De belangrijke verbinding tussen Maaspark en de Oude Maas wordt doorsneden. Er is geen directe verbinding meer mogelijk;
- Uitdaging hoe een van De Hairpin afgeleide ronde parkeergarage voldoende ruimte biedt voor de 850 benodigde parkeerplaatsen.
- Uitzicht van woningen aan de noordzijde wordt geblokkeerd door de weg, in plaats van het aantrekkelijke uitzicht op het Maaspark (waardevermindering).