

# AMBITIEDOCUMENT

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

Spoorzone  
Zwijndrecht - Dordrecht



90% versie





Royal  
HaskoningDHV  
*Enhancing Society Together*

Laan 1914, no. 35

Postbus 1132

3800 BC Amersfoort

+31 (0)88 328 2 000 telefoon

+31 (0)88 033 463 3652 fax

info@rhdhv.com e-mail

www.royalhaskoningdhv.com internet

90% versie december 2019 datum

BG2143 referentie

Edgar Kiviet, Martijn Bijl, Nienke van der auteur(s)

Smissen, Luc Jenniskens, Rick van Nielen,

Annemieke Pratt



# Voorwoord

## *Nieuwe kansen langs de Oude Lijn*

Waar ontstaan nederzettingen? Op die plaatsen waar mensen kansen zien. Langs handelswegen, of die nu bestaan uit rivieren, wegen of spoorbanen. Waar zien we de nieuwe stedelijke ontwikkelingen? Op diezelfde strategische plaatsen. De Spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht is zo'n locatie die eigenlijk aan alle voorwaarden voldoet. Poort van de Randstad en poort naar één van de grootste natuurgebieden van Nederland, de NL Delta. Een gebied met uitstekende verbindingen met de metropoolregio Rotterdam-Den Haag. Het is daarnaast het schakelpunt naar het zuiden, Brabant en Zeeland.

Dwars door Dordrecht en Zwijndrecht loopt het spoor van de 'Oude Lijn' als ruggengraat voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Van de Develpoort en het stationsgebied in Zwijndrecht tot het Leerpark, Gezondheidspark en Amstelwijk in Dordrecht: een rij ontwikkellocaties om jaloers op te worden.

Met mogelijkheden voor 6000 tot 9000 nieuwe woningen in de komende 10 jaar. Maar, ook mogelijkheden voor 2500 nieuwe banen in het gebied. Daarnaast liggen hier de kansen om ook de wijken daaromheen aantrekkelijker te maken door verbindingen te verbeteren en barrières weg te nemen. Met nieuwe ov-haltes, waardoor het openbaar vervoer een nog sterkere drager voor de ontwikkelingen wordt. Dit alles gebeurt uiteraard duurzaam, klimaatbestendig en gezond.

Maar dat is niet gemakkelijk, want bouwen langs een druk spoor brengt uitdagingen met zich mee. Kansen verzilveren kan alleen als we ze gezamenlijk aanpakken. Over grenzen van gemeenten heen en met verschillende expertises bij elkaar. De gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht en de provincie Zuid-Holland nemen daarin het voortouw via dit ambitiedocument. Wij zijn er met elkaar van overtuigd dat samenwerking hier een voorwaarde is voor een geslaagde ontwikkeling. De Spoorzone is immers ook een in het oog springend project in de grote bouwopgave voor Zuid-Holland en voor de regionale groeiagenda 2030 voor de Drechtsteden. Het project Spoorzone past ook helemaal in de Verstedelijkingsalliantie, met haar ambities voor geconcentreerde verstedelijking langs bestaande infrastructuur, waarin de woningbouwopgave, versterken van economische toplocaties en investeren in openbaar vervoer in samenhang wordt uitgewerkt.

Voor u ligt een 90% versie van het ambitiedocument Spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht. Na het vrijgeven van de 80% versie voor consultatie begin 2019, zijn er veel gesprekken gevoerd met marktpartijen, inwoners en de gemeenteraden. In deze 90% hebben wij de lessen en aandachtspunten uit deze gesprekken verwerkt.

De Spoorzone: 7,5 kilometer aan kansen!

Gemeente Dordrecht:  
Wethouders Sleeking en Van der Linden

Gemeente Zwijndrecht:  
Wethouder Huizinga

Provincie Zuid-Holland  
Gedeputeerden Bom-Lemstra en Vermeulen







# Inhoudsopgave

<b>0</b>	<b>SAMENVATTING</b>	<b>06</b>
<b>1</b>	<b>INTRODUCTIE</b>	<b>11</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li>De Verstedelijkingsopgave in Zuid-Holland</li><li>Het start in de Drechtsteden</li><li>De Groeiagenda</li></ul>	
<b>2</b>	<b>VISIE OP DE SPOORZONE</b>	<b>19</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li>Introductie</li><li>Inspirende referentie</li><li>Ontwikkelprincipes</li></ul>	
<b>3</b>	<b>AMBITIES VOOR DE SPOORZONE</b>	<b>25</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li>Bijdragen aan de woonopgave in de Drechtsteden én Zuid-Holland</li><li>Groei van banen en versterken economische positie</li><li>Maximaal verbinden van wijken en het opheffen van ruimtelijke barrières</li><li>OV als drager van de verstedelijking en de economie</li><li>Duurzaam, gezond en klimaatbestendig</li></ul>	
<b>4</b>	<b>PERSPECTIEF PER STATIONSGBIED</b>	<b>69</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li>Zwijndrecht stationszone</li><li>Stationsgebied Dordrecht</li><li>Station Dordrecht Zuid / Leerpark / Gezondheidspark</li><li>Amstelwijk / Wilgenwende</li></ul>	
<b>5</b>	<b>VERVOLGSTAPPEN</b>	<b>86</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li>Uitgangspunten bij samenwerking Dordrecht en Zwijndrecht</li><li>Vervolgaanpak</li><li>Participatie</li><li>Financieel</li></ul>	



# Samenvatting

De gemeenten Dordrecht, Zwijndrecht en de provincie Zuid-Holland hebben de ambitie om, in nauwe samenwerking, gezamenlijk de kansen in de Spoorzone te benutten. De Spoorzone is dé plek in de Drechtsteden om de verstedelijkingsopgave voor Zuid-Holland te realiseren. Het is een aantrekkelijke plek om te wonen en werken met unieke woonmilieus aan het water, rust, ruimte, een prachtige historische binnenstad, de maritieme industrie en een tal van voorzieningen. In het Ontwerp Nationale Omgevingsvisie wordt het belang van openbaar vervoer bij binnenstedelijke ontwikkelingen benadrukt. Met dit ambitiedocument haken wij daarbij aan en stellen wij het spoor als belangrijke drager voor de ontwikkeling centraal. In de huidige plannen en projecten binnen de Spoorzone wordt het spoor nu veelal als barrière beschouwd. Dit maakt het lastig om samenhangende ambities te formuleren en worden kansen mogelijk gemist. De principes van Transit Oriented Development (TOD) bieden een bewezen methode voor succesvolle ontwikkelingen rondom transportknooppunten. Op basis van dit principe hebben wij samenhangende ambities en bouwstenen voor de ontwikkeling van de Spoorzone geformuleerd.

## **Ambitie 1: Bijdragen aan de woonopgave in de Drechtsteden én Zuid-Holland**

Deze ambitie is gericht op de ontwikkeling van 6.000 – 9.000 woningen in de Spoorzone, tot 2030. Ook daarna zal het woningaanbod verder vergroot worden. Dit wordt mogelijk gemaakt door transformatie en herontwikkeling van de stationsomgevingen. Op deze locaties ontstaat een uniek woonmilieu in de zuidvleugel, dat gekenmerkt wordt door een divers woningaanbod, goede bereikbaarheid, de nabijheid van het historisch centrum, moderne stedelijke voorzieningen en de nabijheid van de unieke deltanatuur en het klassiek Hollands landschap. Het nieuwe aanbod is kwalitatief hoogwaardig en bovenregionaal aantrekkelijk. Hierdoor zullen nieuwe bewoners verleid worden om zich in de Spoorzone te vestigen en worden bestaande bewoners kansen geboden worden om hun wooncarrière hier voort te zetten.

## **Ambitie 2: Groei van banen versterken economische positie**

Binnen deze ambitie streven wij naar het beter benutten van het potentieel van de Spoorzone als moderne stedelijke vestigingslocatie voor kantoren, innovatieve co-werklocaties, commerciële voorzieningen en horeca. Door de ontwikkeling van een gemengd stedelijk werkmilieu nabij een hoogwaardig OV-knooppunt wordt een groei in de werkgelegenheid mogelijk met minimaal 2.400 banen. Samen bouwen we aan het imago van de Drechtsteden als topregio voor innovatie, maakindustrie, zorgsector en de maritieme en logistieke industrie. Daarbij bouwen we ook direct aan draagvlak voor onze commerciële en culturele voorzieningen, en benutten we de aanwezige toeristische en recreatieve potentie van de Spoorzone.

## **Ambitie 3: Stationsgebieden centraal in het verbinden van wijken en het opheffen van ruimtelijke barrières**

In deze ambitie richten we ons op het opwaarderen van de bestaande stations en hun omgeving tot inclusieve, toegankelijke en voetgangersvriendelijke plekken. Daarbij staat het verbinden van mensen, activiteiten en bedrijvigheid enerzijds en het slechten van ruimtelijke barrières anderzijds centraal. We vergroten niet alleen de fijnmazigheid en kwaliteit van het netwerk in de spoorzone, maar richten ons ook op de samenhang tussen de wijken en buurten in de nabije omgeving.

## **Ambitie 4: OV als drager van de verstedelijking en de economie**

Wij zetten ons in voor duurzame mobiliteit als voorwaarde voor groei van woningen, banen en de economie. Hierdoor wordt een belasting op het stedelijk leefmilieu en luchtvervuiling voorkomen, en wordt congestie teruggedrongen. De Spoorzone ontwikkelt tot een naadloos systeem met multi-modaal vervoersaanbod van langzaam verkeer, openbaar vervoer en deelsystemen.

## **Ambitie 5: Duurzaam, gezond, veilig en klimaatbestendig**

De ontwikkelingen in de Spoorzone maken het mogelijk om meerdere duurzaamheidsaspecten te verbeteren. Wij zetten dan ook in op een klimaatneutrale, circulaire en gezonde stad, waarbij aandacht is voor de (natuur)inclusieve en groene openbare ruimte als ontmoetingsplek.

Deze vijf ambities zijn toegespitst per stationsgebied, namelijk Stationskwartier Zwijndrecht, stationsgebied Dordrecht, stationsgebied Dordrecht Zuid/ Leerpark/ Gezondheidspark en Amstelwijck/ Wilgenwende.

### Perspectief voor Zwijndrecht Stationszone

Het station Zwijndrecht en haar omgeving vormt het functionele hart van Zwijndrecht. Maar, in de praktijk is het een ruimtelijk-functioneel gefragmenteerd gebied. De A16 en de spoorlijn Dordrecht-Rotterdam vormen onder andere grote barrières. Voor de komende jaren staat de transformatie van het Stationskwartier op de agenda. Het wordt een levendig stuk stad, gekenmerkt door een goede bereikbaarheid en stedelijke dichtheid.

- **Bijdrage aan de woonopgave in de Drechtsteden en Zuid-Holland:** er zal meer aanbod voor andere bewonersgroepen gecreeërd worden, met een betere spreiding in sociale huur. De stationsomgeving is hiervoor aantrekkelijk door zijn toegankelijkheid, nabijheid van de Randstad en relatief lagere huizenprijzen. Het Stationskwartier wordt gekenmerkt door een binnenstedelijk milieu met bijzondere woonconcepten, hoge dichtheden en een kwalitatieve openbare ruimte.
- **Groei van banen en versterken van economische positie:** de tweepoligheid van centra blijft het uitgangspunt: Walburg blijft het kernwinkelcentrum, tegenover het oude centrum van Dordrecht. Rondom het station in het stationskwartier ontstaat een levendig centrum met werk- en woonfuncties met voorzieningen voor de kleinere boodschap. Draagkracht voor bestaande voorzieningen neemt toe door een toename van huishoudens.
- **Verbinden van wijken en opheffen ruimtelijke barrières:** de overmaat aan infrastructuur en onbestemde rest-ruimte wordt geherstructureerd. Hierdoor ontstaat ruimte voor nieuwe woningen. De infrastructuur zal transformeren naar het beeldmerk van de Spoorzone. De voetganger staat centraal in alle ingrepen. De noordzijde van het station wordt autoluw. De zuidzijde van het station verbindt routes voor fietsers en voetgangers over de Zwijndrechtse brug, met aanpassing van de aanlanding en het wegprofiel. De wijken Centrum, Noord en Kort Ambacht worden via het Stationskwartier met elkaar verbonden.
- **OV als drager van verstedelijking en economische groei:** de positie van het station als OV-knooppunt van de Zwijndrechtse Waard wordt op termijn versterkt door een nieuwe halte voor de waterbus. De snelfietsroute naar Rotterdam en Dordrecht wordt langs het station aangelegd, inclusief verbeterde fietsenstallingsvoorzieningen en P&R.
- **Duurzaam, gezond, veilig en klimaatadaptief:** de aanleg van een warmtenet wordt verkend. De klimaatbestendige buitenruimte heeft prioriteit en het streven is om nieuwbouw zoveel mogelijk energieneutraal te ontwikkelen.

### Perspectief Stationsgebied Dordrecht

Het stationsgebied Dordrecht vormt het hart van de Spoorzone, door zijn centrale ligging in de stad en het groeiend aantal reizigers. Het gebied biedt een unieke kans voor de doorgroei en transformatie naar een multimodaal knooppunt en bruisend stedelijk woon-werkmilieu. Er kansen liggen in drie grote deelgebieden, namelijk Spuiboulevard en omgeving, Zuidzijde station en Maasboulevard. Belangrijk is het opheffen van de gevoelsmatige barrière tussen de noord- en zuidzijde van het spoor. Dit betekent dat het station twee volwaardige voorkanten dient te krijgen. Het stationsgebouw zelf kan daarbij transformeren tot multifunctionele ontmoetingsruimte.

- **Bijdrage aan de woonopgave in de Drechtsteden:** een aantal stedelijke transformatiegebieden in het stationsgebied zitten al in de planvormingsfase, waaronder de Spuiboulevard. Ten zuiden van het spoor, in plangebied Maasteras en de Stationsdriehoek, ligt de grootste kans. Dit gebied is geschikt voor een hoog stedelijk milieu, waarin wonen gemengd wordt met werken en andere functies en voorzieningen. Op de middellange termijn kunnen deze locaties verdervrijgegeven worden voor woningbouw, wanneer veiligheidsrestricties van het goederenvervoer overspoor wordt verbeterd.
- **Groei van banen en versterken van de economische positie:** de stationsomgeving biedt een goede en unieke vestigingscriteria voor de huidige en toekomstige kantorenmark, instellingen en voorzieningen. Er dient echter aan een aantal randvoorwaarden voldaan te worden om het potentieel (ten zuiden van het station) te benutten. De entree aan de Zuidzijde moet gelijkwaardig zijn aan de Noordzijde. Het Weizigtpark en de afstand tot de binnenstad biedt



mogelijkheden om hier grotere bouwhoogten en dichtheden toe te staan. De locatie is geschikt voor kleinschalige werkconcepten.

- **Verbinden van wijken en opheffen van ruimtelijke barrières:** het aantal en de kwaliteit van verbindingen over en onder het spoor zal toenemen. De centrale as 'Nassauweg-Stationsweg' verdient daarbij prioriteit, door zijn verbinding tussen oude binnenstad, zuidelijke wijken en het station. Er is hier behoefte aan een tunnel onder de sporen, samen met een verbeterde entree en hoogwaardige pleinruimte aan beide zijden. Er ligt een kans om de bestaande passage over het spoor te verlengen met een aanlanding aan het Weizigtpark. De oostzijde van het station kan een voetgangersgebied worden met de aanleg van een extra passage. In de verdere toekomst kan ook de pleinfunctie ten noorden van het station en de voetgangersroute naar het centrum versterkt worden, bijvoorbeeld door het autoluw maken of verdiept aanleggen van de Burgemeester de Raadsingel. Een extra tunnel in het verlengde van de Weeskinderdijk en de Erasmuslaan verlaagd ook de verdere barrièrewerking van het spoor aan deze zijde van de stad. Hierdoor wordt een verbinding tussen het Maasterras voor fietsers, voetgangers naar het historische centrum en de 19e eeuwse schil mogelijk gemaakt. Deze route haakt dan ook aan op de verbeterde en vergroende verbinding voor fiets en voetgangers tussen station Dordrecht en station Zwijndrecht via de Zwijndrechtsebrug.
- **OV als drager van verstedelijking en economische groei:** de kwaliteit van de verbindingen met de rest van de Randstad staat onderdruk. Frequentie van de spoorverbindingen kan verbeterd worden door nieuwe haltes en gedragsveranderingen in mobiliteitsgebruik. Een van de ingrepen betreft de herstructurering van de parkeervoorziening met een nieuw mobiliteitsknooppunt op de P&R locatie Weeskinderdijk en het autoluw maken van de Spuiboulevard in combinatie met het opheffen van de Spuigarage en Veemarktgarage voor bezoekersparkeren.
- **Duurzaamheid, klimaatadaptatie en gezondheid:** Dordrecht stelt het doel om vóór 2050 energieneutraal te zijn. Ingrepen zijn al aan de orde bij langjarige investeringen, zoals bij de herontwikkeling van de Spuiboulevard.

### Perspectief Station Dordrecht Zuid/ Leerpark/ Gezondheidspark

Dit is een veelzijdig suburbaan stedelijk gebied. Een concentratie van stedelijke functies op gebied van onderwijs, zorg, sport en een campusmilieu is te vinden op het Leerpark en Gezondheidspark. Het spoor vormt een centrale noord- zuid as door de wijken, maar tegelijkertijd ook een barrière versterkt door de N3. Het treinstation Dordrecht Zuid heeft een excentrische positie op deze as. Door huidige en toekomstige gebiedsontwikkelingen langs het spoor neemt de bevolkingsdichtheid hier toe.

- **Bijdrage aan de woonopgave in de Drechtsteden:** de bestaande planvoorraad van woningen op ontwikkellocaties Leerpark en Gezondheidspark dragen substantieel bij aan het woonprogramma voor de Spoorzone. De ambitie is om het woonprogramma op het Leerpark op te schalen en te verbreden naar woonmilieus voor studenten en young professionals. Daarnaast zijn er in de toekomst kansen voor verdere verdichting op en rondom deze gebiedsontwikkelingen.
- **Groei van banen en versterken van economische positie:** langs de 'Oude Lijn', het spoor tussen Leiden en Dordrecht, is een duidelijke concentratie van kennisgerelateerde economische clusters te vinden. Dit deelgebied is een strategisch eindpunt van deze 'kennis-as'. De ambitie is om het Leerpark verder door te ontwikkelen tot een open innovatiemilieu voor de regio. Komende jaren zal dit samen met het Gezondheidspark 600 nieuwe arbeidsplaatsen opleveren. Deze groei biedt ook kansen voor bestaande wijkwinkelcentra. Hier wordt ingezet op kwaliteitsversterking.
- **Verbinden van wijken en opheffen van ruimtelijke barrières:** de gewenste nieuwe halte Leerpark dient vanuit beide zijden toegankelijk te zijn. Nieuwe haltes worden gecombineerd met een aantrekkelijke tunnel of passage over of onder het spoor. De gebieden rondom de haltes functioneren als een aankomstplek, met kwalitatief hoogwaardige openbare ruimten en plek voor andere ketenvoorzieningen. De ambitie is om dit deelgebied per fiets beter te verbinden met Dordrecht centrum en Zwijndrecht. Hiervoor wordt een snelfietspad gerealiseerd, deels evenwijdig aan het spoor.
- **OV als drager van verstedelijking en economische groei:** het beter bereikbaar maken van het spoor in dit deelgebied is een voorwaarde voor een volwaardige campusontwikkeling. Alleen hierdoor kan deze ontwikkeling volwaardig onderdeel uitmaken van het economische systeem van de Randstad.
- **Duurzaam, gezondheid en klimaatadaptief:** dit gebied vormt een katalysator voor het realiseren van de ambities op het gebied van duurzaamheid en klimaatadaptatie.

## Perspectief Amstelwijck en Wilgenwende

Dit gebied verschilt sterk in identiteit van de andere drie deelgebieden. Dit komt onder andere door de ligging aan de rand van de stad in de directe nabijheid van het nationaal park de Biesbosch.

- **Bijdrage aan de woonopgave in de Drechtsteden:** In Amstelwijck en Wilgenwende is in de huidige planvorming de realisatie van ongeveer 2000 woningen opgenomen. Met een betere OV ontsluiting liggen hier kansen om in hogere woningdichtheden te ontwkkelten.
- **Groei van banen en versterken van economische positie:** In Amstelwijck wordt ingezet op een groei van 700 arbeidsplaatsen, hoofdzakelijk in de zakelijke dienstverlening, het MKB en ondersteunende sectoren.
- **Verbinden van wijken en opheffen van ruimtelijke barrières:** Er zijn twee ruimtelijke barrières die aandacht vragen, namelijk de Zuidendijk-Copernicusweg gelijkvloerse kruising en de tunnel in de Kilweg.
- **OV als drager van verstedelijking en economische groei:** De ambitie is om hier een (H)OV knooppunt met R-netverbinding te realiseren, en dit in 2030 door te ontwikkelen tot spoorhalte en aan te sluiten op de nieuwe light train verbinding met Rotterdam.







# 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 schaalessprong 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, naast dit ambitiedocument, 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 versterken 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 90% versie. Het betreft geen blauwdruk of vastomlijnd kader, maar een startpunt voor verdere planvorming voor de vier deelgebieden. De 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 doorgepakt met bestaande plannen, soms aangevuld met nieuwe projecten. Voor andere delen vormt dit document een nieuwe start in de planvorming.



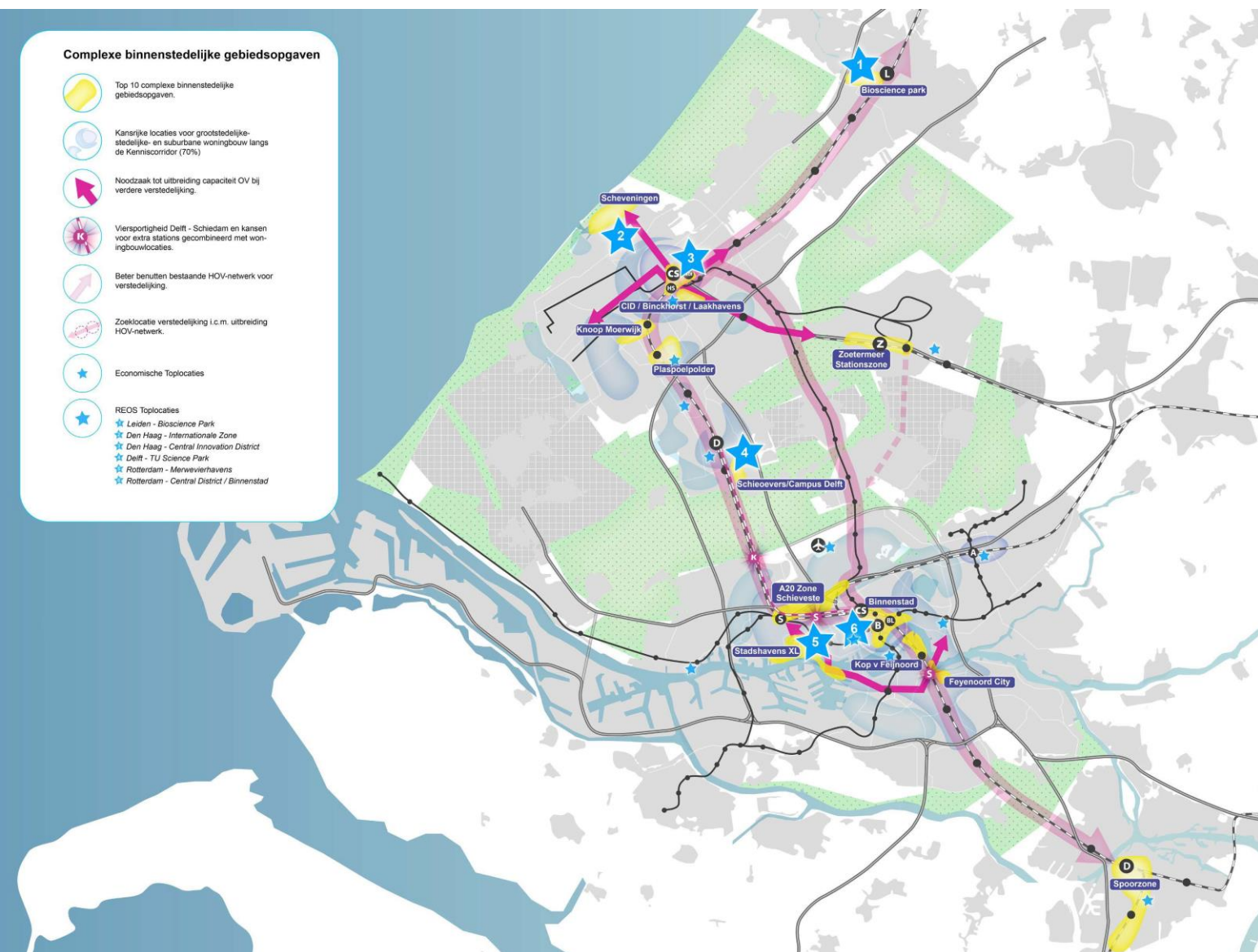
## 1.1 De verstedelijkingsopgave in Zuid-Holland

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 dichtbevolkste provincie van Nederland.

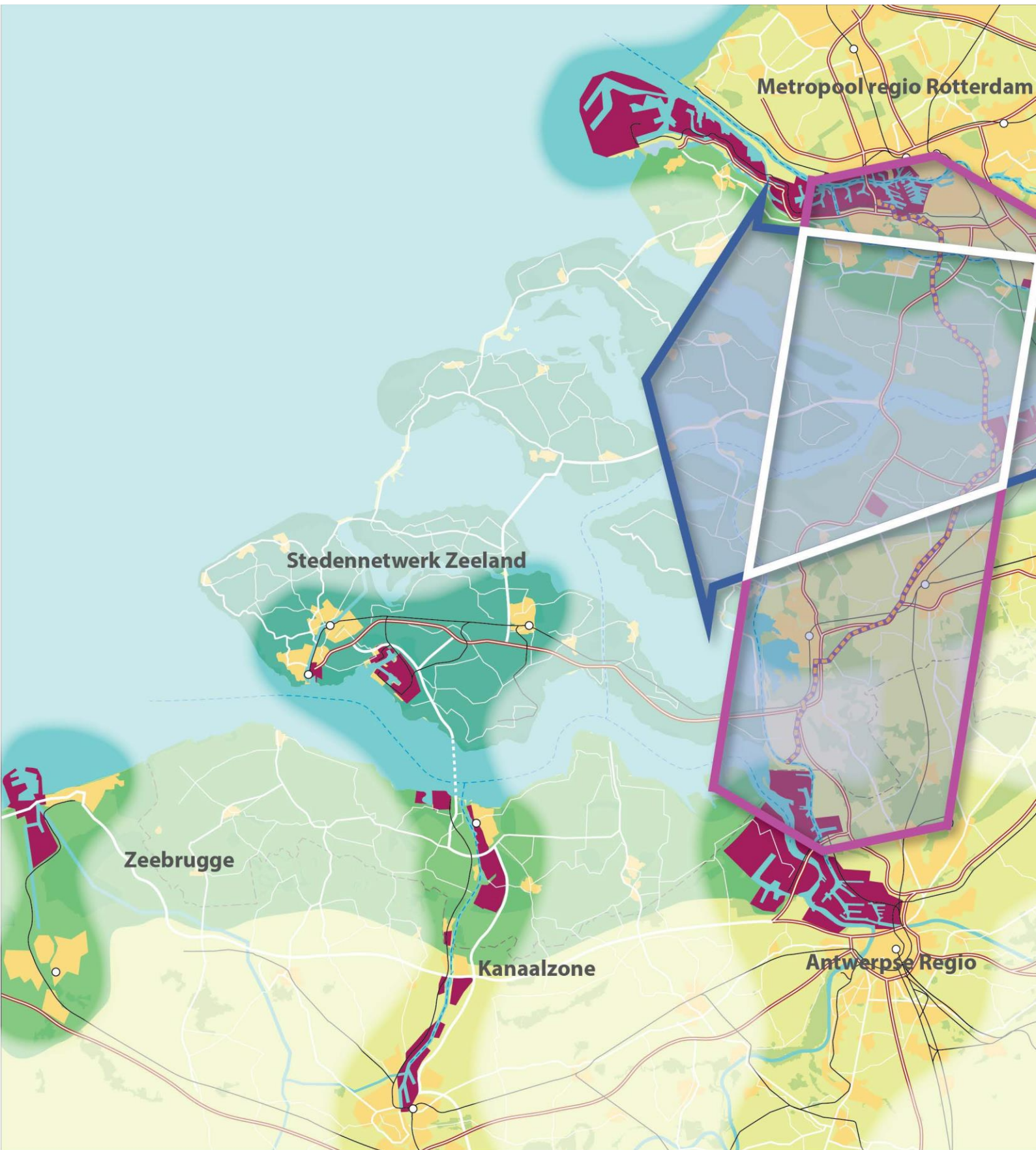
De verstedelijkingsopgave en de investeringen die daarmee gepaard zullen gaan bieden een kans om de provincie te versterken. Zuid-Holland is een provincie met veel kwaliteiten. Het levert van alle provincies de

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. Een 'polycentrische

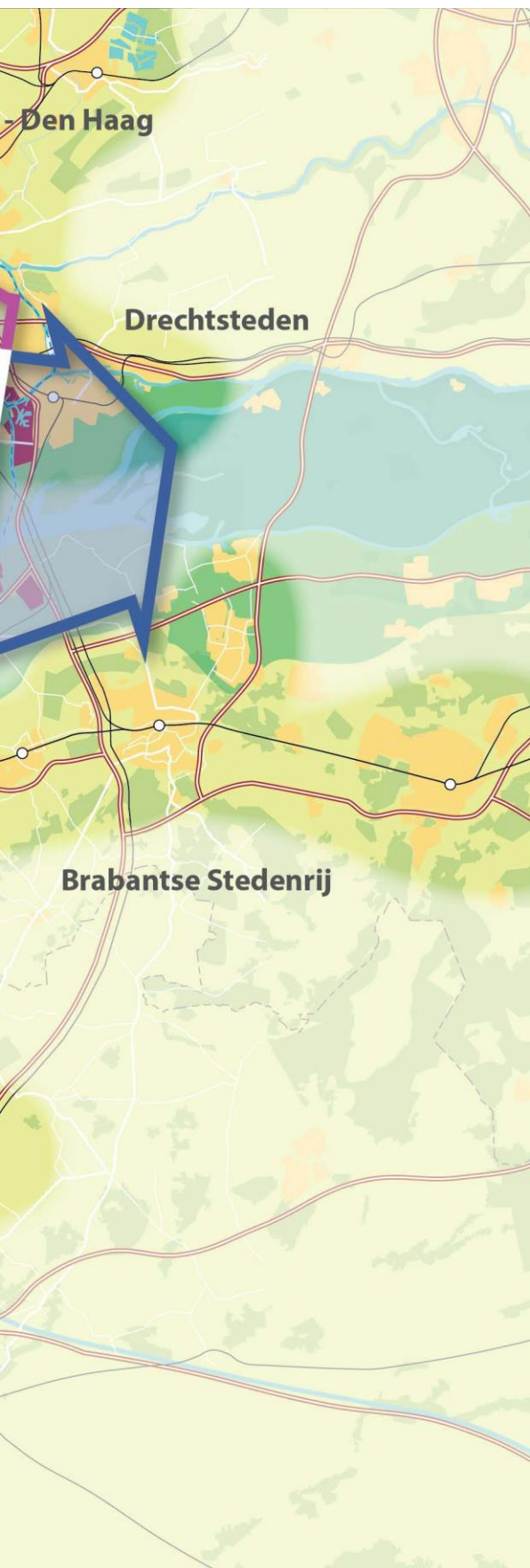






Stedelijke Delta en deltalandschap (Royal HaskoningDHV: gebiedsfoto corridor Rotterdam-Antwerpen)





stad' staat voor een stad die is opgebouwd uit meerdere centra. Het stedelijk netwerk van de Drechtsteden is een sprekend voorbeeld van een polycentrisch netwerk, met de aanwezigheid van een tal van stedelijke centra, waar Dordrecht en Zwijndrecht onderdeel van uitmaken. Deze verbondenheid 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). Hierin wordt de woningbouwopgave, de versterking van de economische toplocaties en de investeringen in openbaar vervoer in samenhang uitgewerkt. De ambitie is om met deze aanpak 170.000 nieuwe woningen tot 2040 te realiseren. Voor de regio Drechtsteden is de Spoorzone, inclusief de 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 aantrekkelijke 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 daarbijkomende unieke natuur (bijvoorbeeld de Biesbosch) vanuit de stad uitstekend bereikbaar zijn. Daarnaast is Dordrecht via het westelijke deel van de Betuwelijn verbonden met onder andere Gorinchem en Geldermalsen, door de populaire Merwedelingelijn.

### *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 hooggeleide kenniswerkers met West-Brabant.



### *Startpunt naar unieke natuur in overgangsgedebied zoet naar zout water*

Het Deltalandschap rondom Dordrecht en Zwijndrecht is een uniek gebied met veel dynamiek en 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 binnen dit netwerk aan belangrijke verbindingen zoals de A16, de N3, de Oude Maas en de spoorlijn tussen Rotterdam en Moerdijk. Voor het goederenvervoer (in de logistieke en industriële sector) vormt deze spoorlijn in de belangrijke driehoek Randstad - Antwerpen - Ruhrgebied een cruciale rol (zie de afbeelding 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 als sleutelproject in de ambitieuze groeiagenda van de Drechtsteden**

De Drechtsteden hebben op 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*

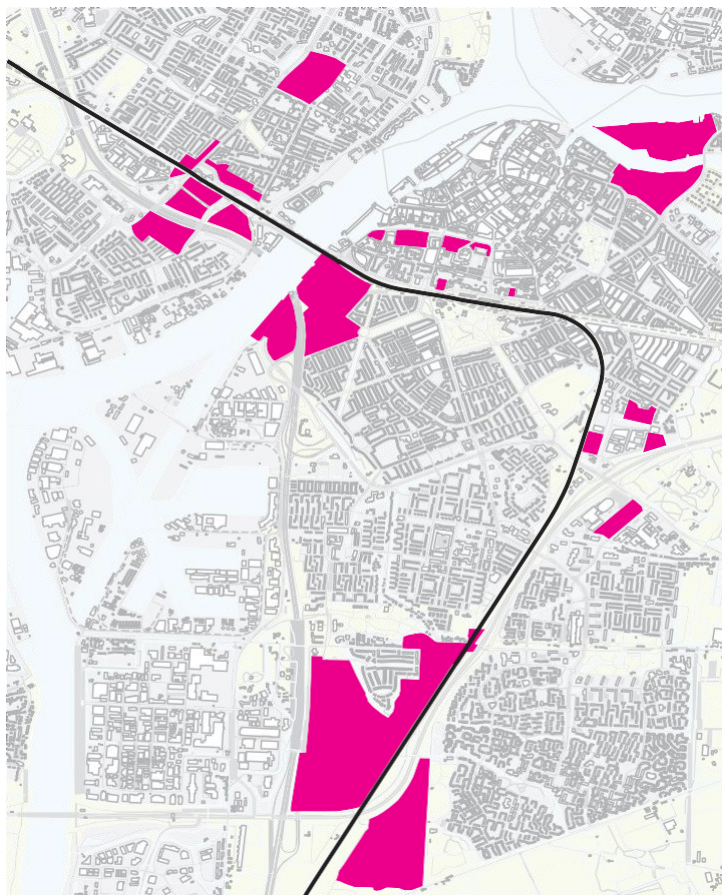
De economische ambities bestaan uit het bevorderen van nieuwe hoogwaardige bedrijvigheid, het stimuleren van innovatiekracht, het verbreden van het economisch profiel en stimuleren van crossovers tussen sectoren. Deze inspanningen dienen 30.000 nieuwe banen aan de boven- en onderkant van de markt op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

#### *Goede bereikbaarheid*

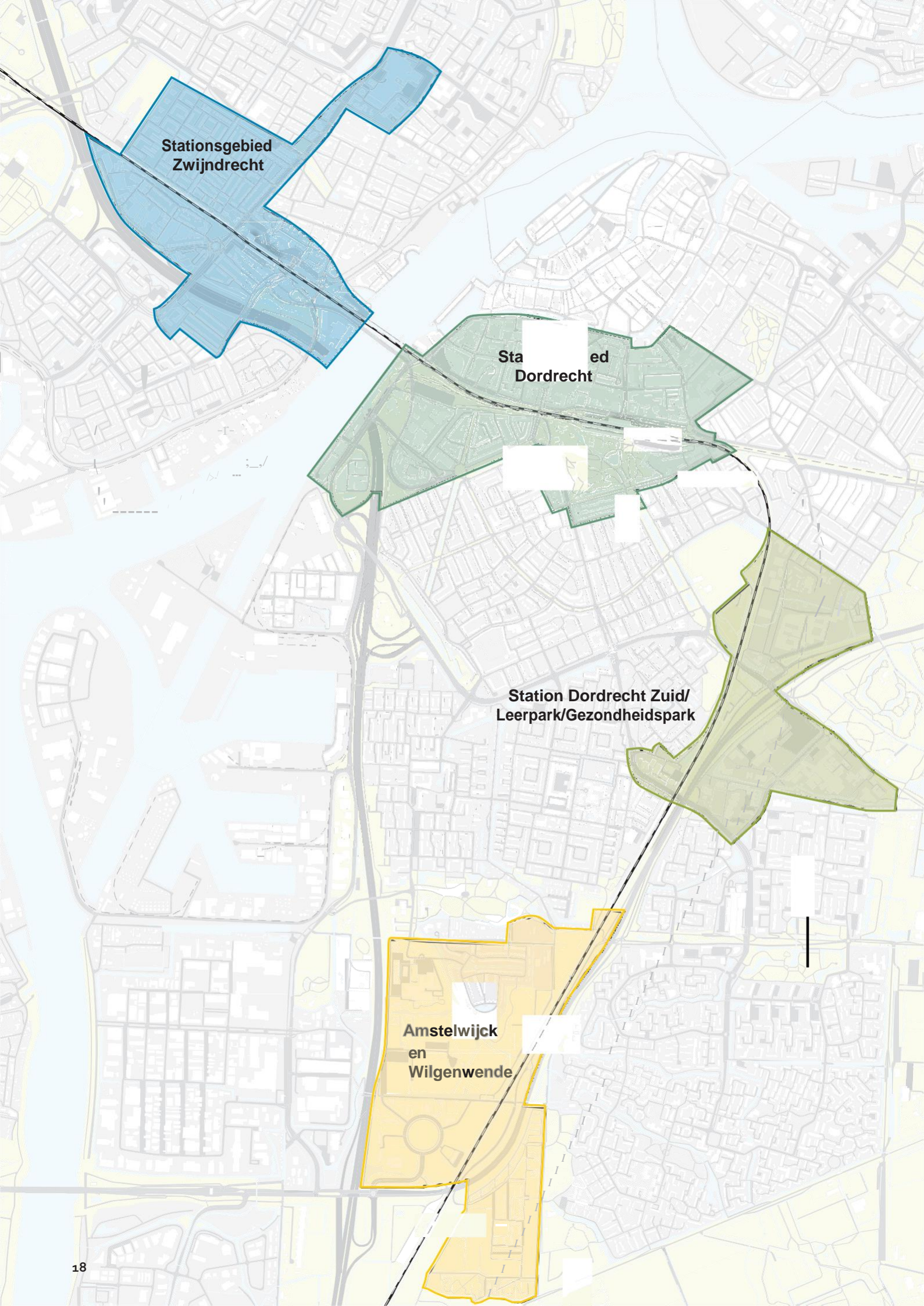
De regio Drechtsteden is een belangrijke doorvoerder in het vervoer over weg, spoor en water en ontleent daar ook een deel van zijn economische positie aan. Om de beoogde groei in goede banen te leiden en de kwaliteit van het woonmilieu te bewaken, zet de regio in op een verbetering van de bereikbaarheid.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

### **Planvorming voor deelgebieden begint niet op nul**

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







**Stationsgebied  
Zwijndrecht**

**Stationsgebied  
Dordrecht**

**Station Dordrecht Zuid/  
Leerpark/Gezondheidspark**

**Amstelwijk  
en  
Wilgenwende**

11

1

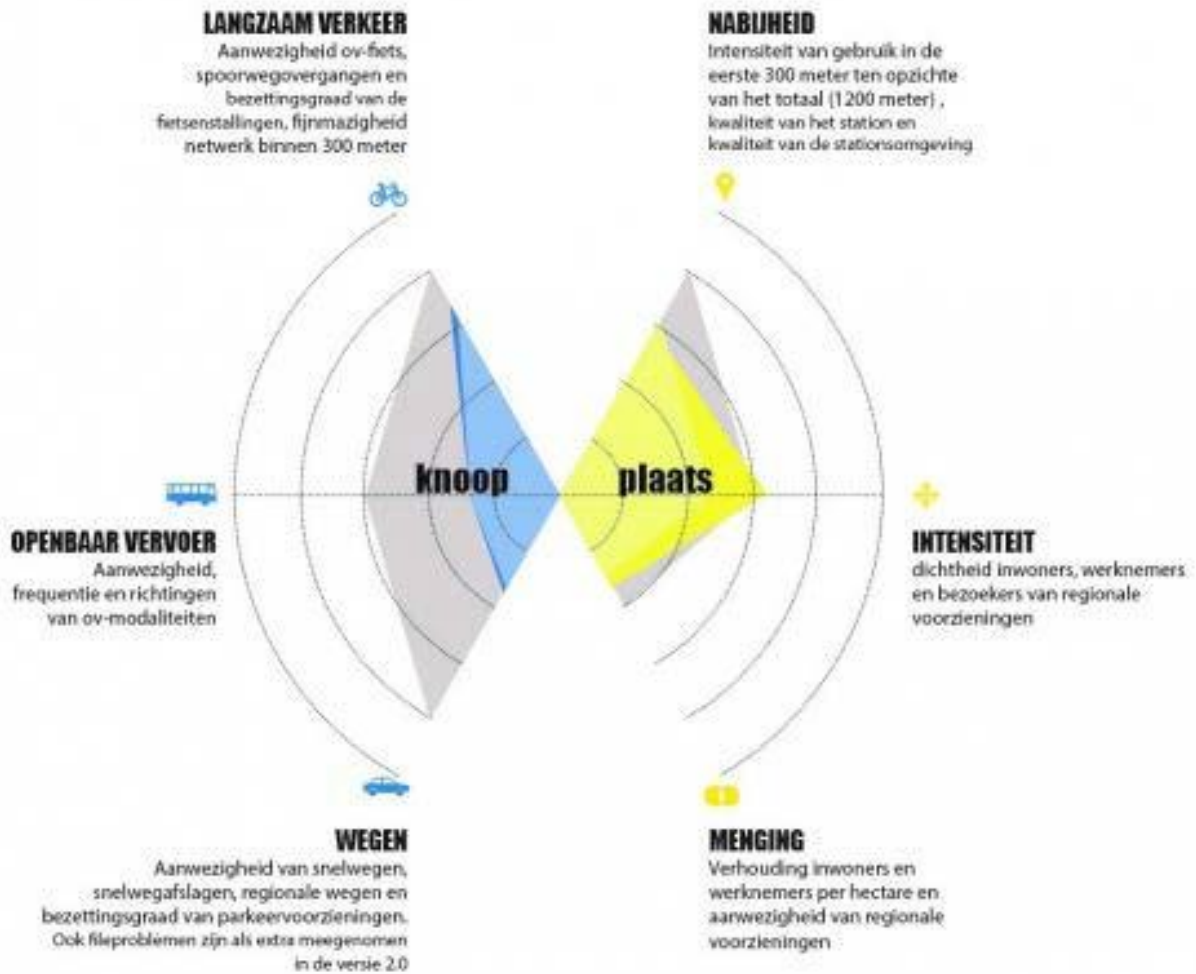




# 2

## *Visie voor de Spoorzone*

# VLINDERMODEL 2.0



Vlindermodel 2.0. van de vereniging Deltametropool, 2016



# Visie op de Spoorzone

## 2.1. Introductie

In het Ontwerp Nationale Omgevingsvisie wordt het belang van openbaar vervoer in binnenstedelijke ontwikkelingen benadrukt. Binnenstedelijke ontwikkeling leidt tot hogere concentraties van bewoners, bezoekers en economische activiteiten in gebieden waarbij in veel gevallen al sprake is van een relatief verminderde milieukwaliteit. Milieucondities in compacte steden kunnen inbreidingsontwikkelingen belemmeren. Er zijn daarom aanvullende maatregelen nodig om een betere milieukwaliteit te kunnen garanderen, zoals gezondere mobiliteitsalternatieven. Ontwikkeling en uitbreiding van het openbaar vervoer is één van deze belangrijke alternatieven die kunnen bijdragen aan een gezondere milieukwaliteit. Het ambitiedocument haakt hierop aan en stelt daarbij het spoor, als belangrijke OV-drager, centraal.

De principes van “Transit Oriented Development” (TOD) bieden een bewezen methode voor succesvolle stedelijke ontwikkeling rond transportknooppunten. De essentie van het begrip “Transit Oriented Development” is op “mobiliteit georiënteerde ruimtelijke ontwikkeling”. Dit is een concept dat meteen de componenten van de verstedelijkingsopgave (woningbouw, werkgelegenheid en spoor) vertegenwoordigt en verbindt. Deze benadering zorgt voor maximale waardecreatie, 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. Tevens maakt het 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. Dit vlindermodel is gebruikt als uitgangspunt tijdens de workshops bij het opstellen van dit ambitiedocument. Daarbij is nagedacht over de rol van de 'knoop' en de 'plaats' in de Spoorzone. Een dergelijke TOD-benadering vraagt uiteraard wel maatwerk per locatie. Hieruit hebben wij samenhangende ambities en bouwstenen voor de ontwikkeling van de Spoorzone geformuleerd. Een uitgebreidere uitleg van dit vlindermodel is te vinden op de website van Vereniging Deltametropool.

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. Op basis van deze inspirerende benchmarks zijn wij aan de slag gegaan met het bepalen van de ambities en bouwstenen voor de Spoorzone. Een van deze benchmarks wordt hierna kort toegelicht, zodat deze ook als inspiratie kan dienen voor het vervolgtraject in de planvorming van de Spoorzone.

## 2.2. Inspirende referentie

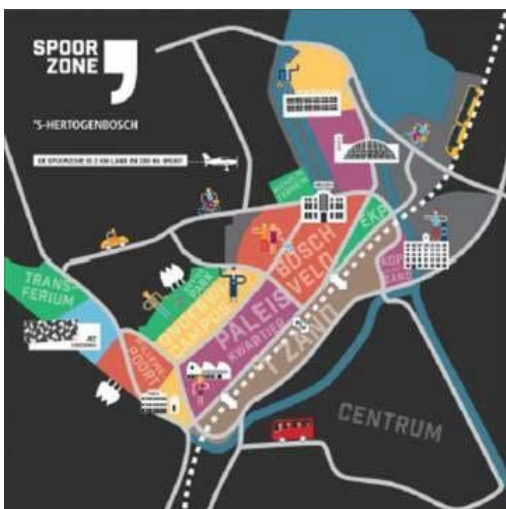
### Spoorzone Den Bosch, Nederland

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 45.00 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 de 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 imagooversterking 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.*

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

- *Woningbehoefte*

Een aanvullend intensief-stedelijk 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.

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. Deze brug verbond pas na aanleg van het Paleiskwartier de zuidelijke spoorhelften. Hiermee werd ingezet op 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.





### 2.3. 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 orientatie 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 mobiliteits-systemen 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 het station en de omgeving. Denk daarbij aan de opdrachtgevers, omwonenden, ontwikkelaars, investeerders en gebruikers. Het ambitiedocument is een eerste stap in deze geïntegreerde aanpak.
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. Een passend en aantrekkelijk imago kan zowel nieuwe bewoners, bedrijven als toeristen aantrekken. Een aantrekkelijk imago kan ontstaan door een wisselwerking van kwalitatief hoogwaardige openbare ruimten, iconische gebouwen (zoals stations en instituties), maar ook door doordachte infrastructuur (tunnels en bruggen) die de barrièrewerking van het spoor kunnen slechten.

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 ruimere context dienen daarvoor naadloos op elkaar aan te sluiten.

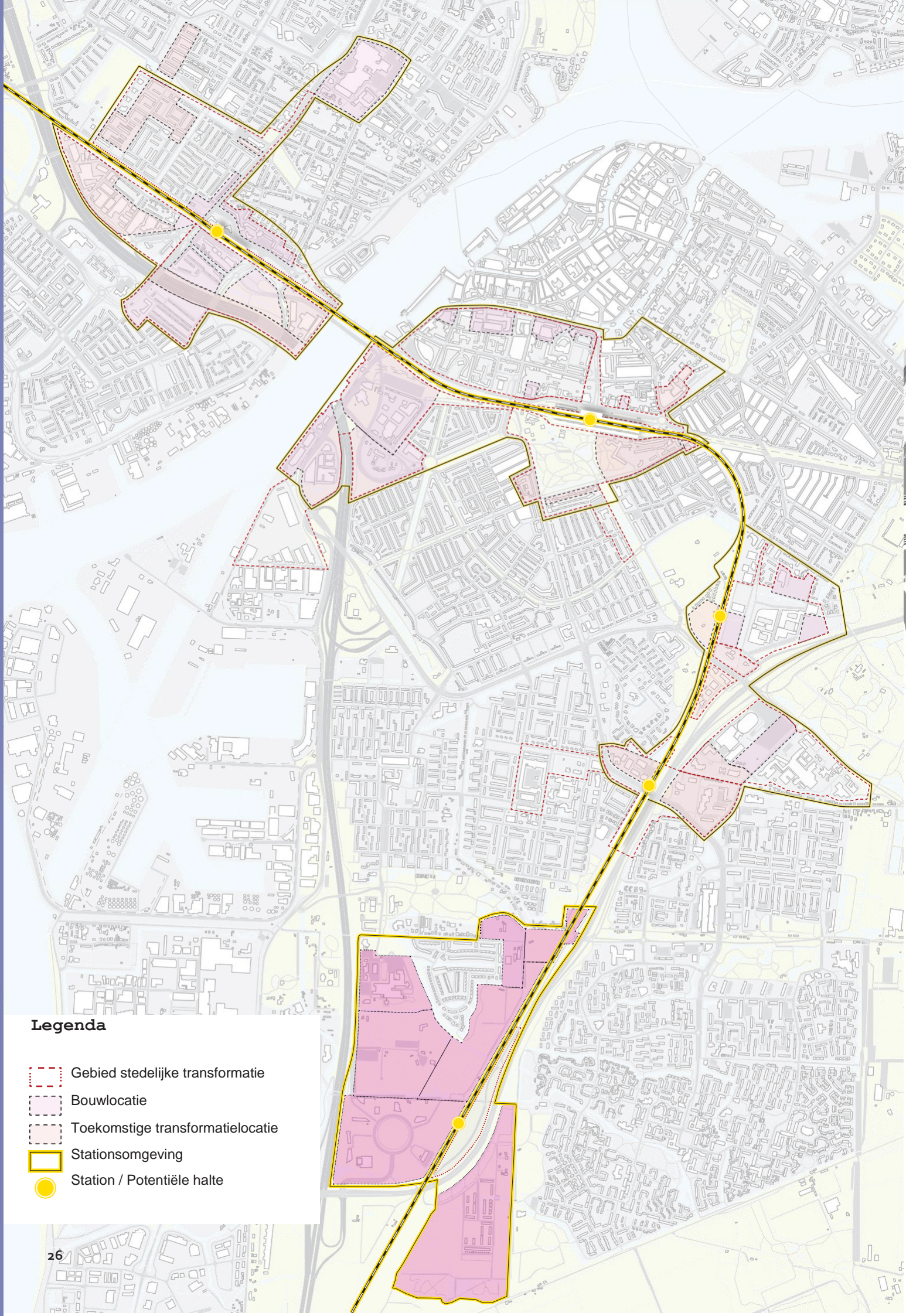
# 3

## *Ambities voor de Spoorzone*






*In dit hoofdstuk worden de vijf ambities voor de Spoorzone toegelicht. Dit zijn:*

- 1. Bijdragen aan de woonopgave in de Drechtsteden én Zuid-Holland*
- 2. Groei van banen en versterken 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 en klimaatbestendig*





### Legenda

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



# 3.1



# 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 geboden worden om hun wooncarrière 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



Vogelvluchtperspectief van Stationskwartier Zwijndrecht (Bron: Masterplan Stationskwartier)



## Toelichting

De woonaantrekkelijkheid van de centrumgemeente Dordrecht is de laatste jaren sterk toegenomen<sup>1</sup>. 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%<sup>2</sup>.

Dit heeft echter nog niet geleid tot extra groei en een verandering in 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 Drechtsteden<sup>3</sup>. 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 Rrrollend 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.

---

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



Nationaal Park de Biesbosch



Dordrechts Museum



## Pijlers bij deze ambitie

### 1. Creëren van onderscheidende en verschillende woonmilieus per stationsgebied.

De Spoorzone, en met name de stationsomgeving, biedt een unieke combinatie van factoren om een interessant woningaanbod te creëren. Hierbij doelen we op een woningaanbod voor bestaande en nieuwe bewonersgroepen, dat in andere grote steden in de zuidelijke randstad niet te vinden is. Deze 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. Een grote verscheidenheid aan typen in de categorieën staat daarbij centraal. In een gemengde stedelijke community betekent dit uiteraard ook een mix aan doelgroepen en inkomensklassen. De moderne stadsbewoner is daarnaast op zoek naar een innovatief aanbod van lokale kwaliteitsvoorzieningen en producten, mogelijkheden om te ontspannen, cultuur te beleven en een openbare ruimte waar plaats is voor spontane activiteiten en ontmoetingen.

### 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 onderzoek (uitgevoerd voor de regionale Woonvisie) 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. In een doelgroepenonderzoek voor woningbouw in de Spoorzone zijn vijf onderscheidende doelgroepen geformuleerd, namelijk:

1. Gezinnen (alle leeftijden);
2. Starters (15 - 35);
3. Werkenden (35 - 55);
4. Empty Nesters (55-75);
5. Senioren (75+).

De ambitie is namelijk om binnen de Spoorzone een mix van doelgroepen aan te trekken, van jong en oud, met een hoger tot lager gemiddeld besteedbaar inkomen. Door het creëren van een aantrekkelijk en bereikbaar woonmilieu zullen zij verleid worden om naar de Spoorzone Dordrecht - Zwijndrecht te trekken.

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.

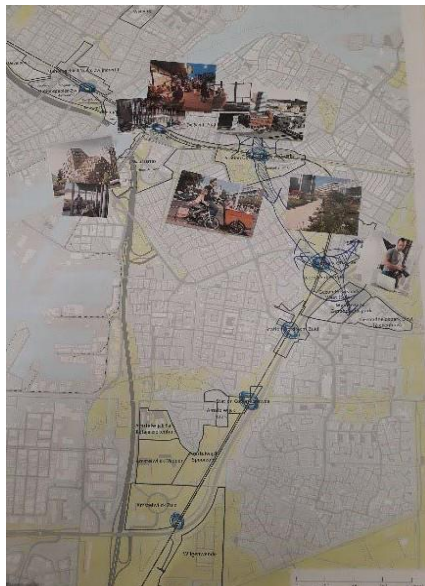
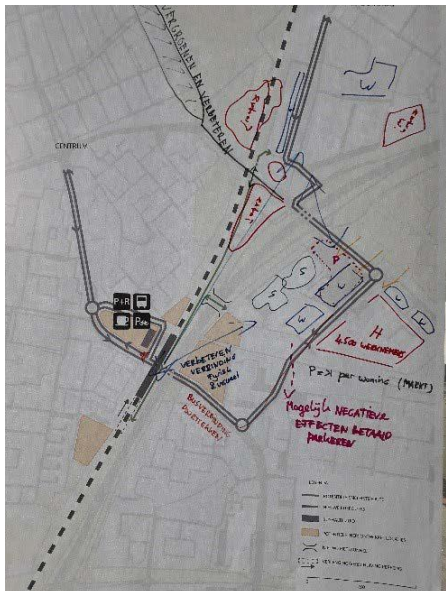
De ambities voor het profiel van de woonmilieus voor de vier gebieden rond de stations en toekomstige haltes voor Dordrecht en Zwijndrecht zijn hieronder toegelicht.

**Dordrecht Centraal:** 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 (energiewaardig en gasloos) in een omgeving met hoogwaardige buitenruimte.

Uit het doelgroepenonderzoek blijkt dat Dordrecht Centrum meer in trek is bij de stedelijke leefstijlen, vooral op locaties aan de centrumzijde van het spoor. Dit gebied kan meer dynamisch worden, door te richten op starters, jongeren en kleine huishoudens, in alle inkomenscategorieën. Kansen liggen in het aansluiten bij stedelijke woonmilieus waar veel vraag naar is of tekorten aan zijn, zoals 'Binnenstad', 'Rustig Stedelijk' en 'Luxe Stadswijk'. Binnen dit gebied richten we ons dan ook op een 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

*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*





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

aan de zuidzijde van het spoor dienen een eigen karakter te krijgen. De centrale ligging bij het station en aan het Weizigtpark vraagt om een hoge woningdichtheid, met compacte bouw en hoogte-accenten, gemengd met kantoren, hotels en een hoog voorzieningenniveau. In het doelgroepenonderzoek wordt daarbij echter de kanttekening gemaakt dat onder de doelgroepen die bij voorkeur in een appartement dicht bij OV wonen, de woontoren niet populair is. Dit is een aandachtspunt voor het verdere ontwerp. De openbare ruimte wordt kwalitatief hoogwaardig en gekenmerkt door een mix van functies. De woningdichtheid varieert afhankelijk van de locatie van circa 80 tot 140 woningen per hectare.

**Dordrecht Leerpark en Gezondheidspark:** De innovatie en gezondheidsgerichte campusmilieus 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 tot 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.

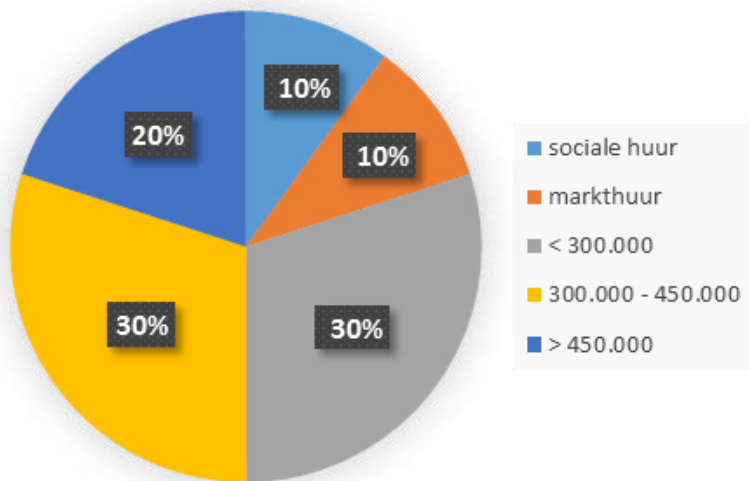
**Dordrecht Amstelwijk/Wilgenwende:** In deze nieuwere woongebieden van Dordrecht liggen juist kansen voor eensgezinswoningen en een meer dorpse uitstraling. Het doelgroepenonderzoek verwijst daarbij naar woonmilieus

zoals 'Luxe woonwijk' en 'Woonwijk Laag- en hoogbouw'. De doelgroepen in dit suburbane gebied zijn vooral starters en werkenden met een laag- en midden inkomen, senioren met een lager inkomen, maar ook Empty Nesters en gezinnen uit alle inkomenscategorieën, maar hoofdzakelijk gericht op de hogere inkomens. De nabijheid van monofunctionele en suburbane gebieden maakt het noodzakelijk dat dit gebied een eigen identiteit ontwikkeld. Daarbij streven we naar een zekere functiemenging, om zo een lokale community te creëren. Hierdoor kan voorkomen worden dat men volledig op het centrummilieu oriënteert en een soort satellietwijk ontstaat. De ambitie is een open, groenstedelijk karakter met ruimte voor statements en bijzonder architectuur.

**Zwijndrecht stationskwartier:** In Zwijndrecht komt de stedelijke leefstijl minder voor. Dit gebied zou behouden en aantrekkelijk gemaakt moeten worden voor gezinnen met hogere inkomens, starters en senioren met een laag inkomen, maar ook Empty Nesters. Voorbeelden van passende woonmilieus zijn 'laagbouw/ luxe (stedelijk) wonen', gezien het overschot aan 'woonwijk hoog-

*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."*

en laagbouw'. Voor Zwijndrecht staat ook het 'groen' centraal in het woonmilieu. Dit is daarom ook expliciet opgenomen in het Masterplan voor het Stationskwartier. Er wordt daarom een combinatie van centrumstedelijke en groenstedelijke woonmilieus beoogd. Dit betekent dat er zowel gezinswoningen als appartementen met hogere dichtheden worden voorzien. De woningdichtheid ligt tussen de 30 en 50 woningen per hectare, met ruimte voor een enkel hoogteaccent dat de locatie van het station markeert en het "Leeuwen buizen" imago vernieuwd.



Bron: Raadsvoorstel woningbouwprogrammering Dordrecht

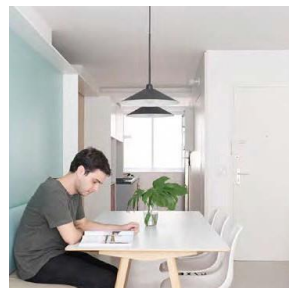
### 3. Een gemengde stad

De plekken waar groei van de woningvoorraad gerealiseerd gaat worden staan niet op zichzelf. De ontwikkeling van de Spoorzone heeft een positief effect op de omliggende gebieden.

Er zijn echter ook beperkende effecten door de centrale, goed bereikbare positie te verwachten. De externe veiligheidsrisico's en andere milieueffecten beïnvloeden de woningbouwopgaven. Bepaalde voorstellen zijn in de huidige situatie niet mogelijk of vergen een verruiming van de kaders. Daarnaast zullen maatregelen noodzakelijk om de veiligheid en de leefkwaliteit in de gebieden te borgen (bijvoorbeeld bij de woningbouwlocaties ten zuiden van het Leerpark en in het Stationskwartier Zwijndrecht).

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



Doelgroepen

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 deze categorie bevordert de doorstroming op de woningmarkt. Dordrecht hanteert daarom bij de programmering van nieuw te ontwikkelen

woningen de volgende verdeling die in de figuur op de voorgaande pagina is weergegeven.

#### **4. Imago: promotie van Drechtsteden**

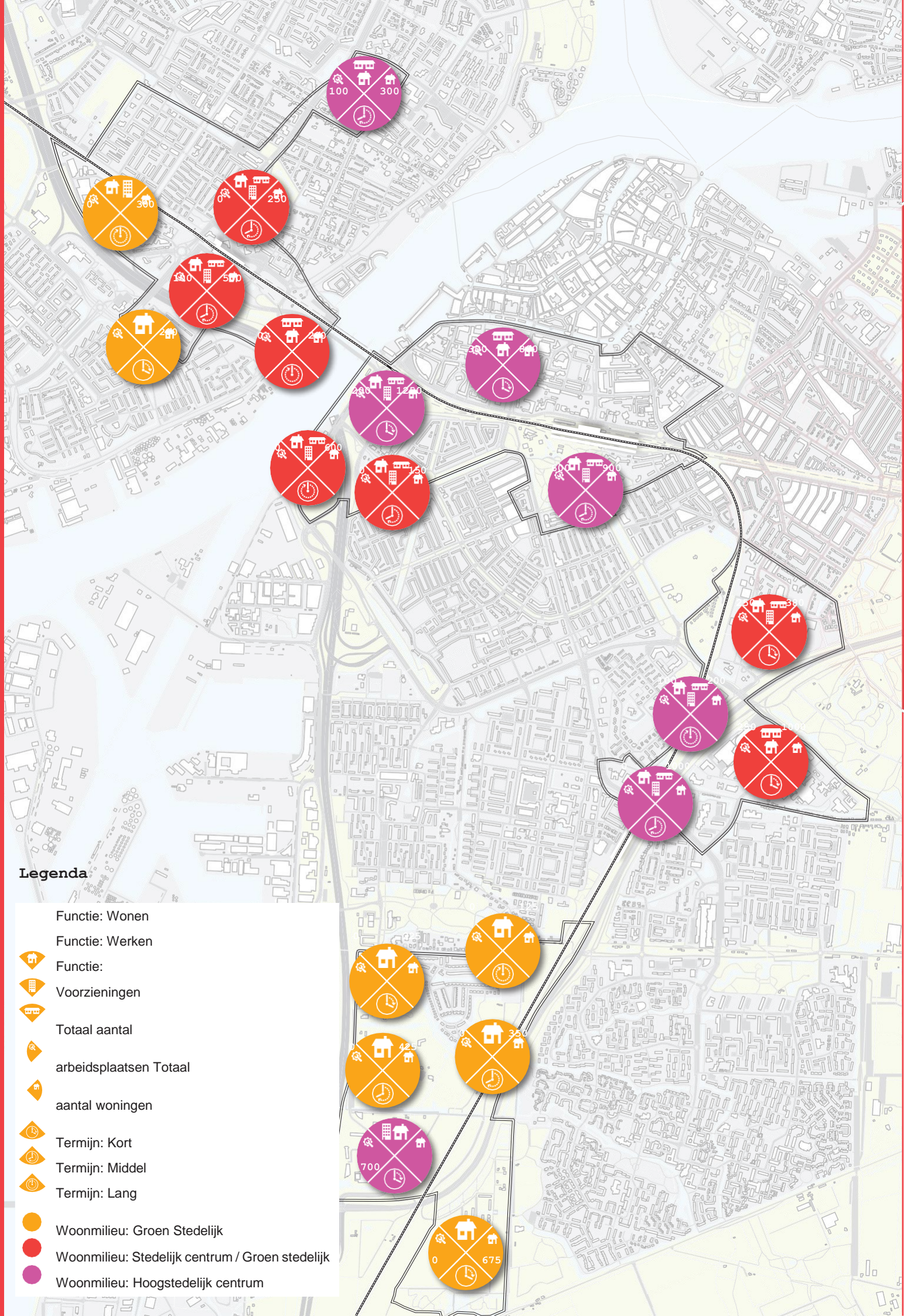
De Spoorzone haakt aan op de algehele visie van de Drechtsteden, maar draagt ook een eigen identiteit uit. 'Water' staat daarbij centraal: de Spoorzone wordt gekarakteriseerd door de maritieme activiteiten en een uniek waterfront. Activiteiten uit het verleden worden nu doorvertaald naar innovatieve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





















**Legenda**

-  Functie: Wonen
-  Functie: Werken
-  Functie: Voorzieningen
-  Totaal aantal
-  arbeidsplaatsen Totaal
-  aantal woningen
-  Termijn: Kort
-  Termijn: Middel
-  Termijn: Lang
-  Woonmilieu: Groen Stedelijk
-  Woonmilieu: Stedelijk centrum / Groen stedelijk
-  Woonmilieu: Hoogstedelijk centrum



3.



## AMBITIE 2

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). Zwijndrecht heeft 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 (Groeiagenda 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.

Het is de ambitie om binnen de Spoorzone Dordrecht Zwijndrecht circa 2.500 arbeidsplaatsen te realiseren, met een grote diversiteit tussen niveau en sectoren. 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 voldoen aan de vestigingsplaatsfactoren van deze doelgroep. Dit zijn factoren 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 zal zich verder kunnen ontwikkelen als open innovatiecentrum in de regio. Om die rol te versterken ligt de focus de komende jaren op het goed faciliteren en ruimte bieden aan 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 een 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.

#### *Amstelwijck en Wilgenwende*

In dit deelgebied is de afgelopen jaren Business Park Amstelwijck 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 gericht op 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. 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. 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. Dit wordt mogelijk gemaakt 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 in Dordrecht en Zwijndrecht te 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 regelmatig te ontmoeten of gebruik te maken van bepaalde faciliteiten. Daardoor neemt de kans op kennisuitwisseling en innovatie toe. Dit maakt

dat binnensteden ook interessant zijn voor een 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. Dit past bij het persoonlijk contact en de 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.

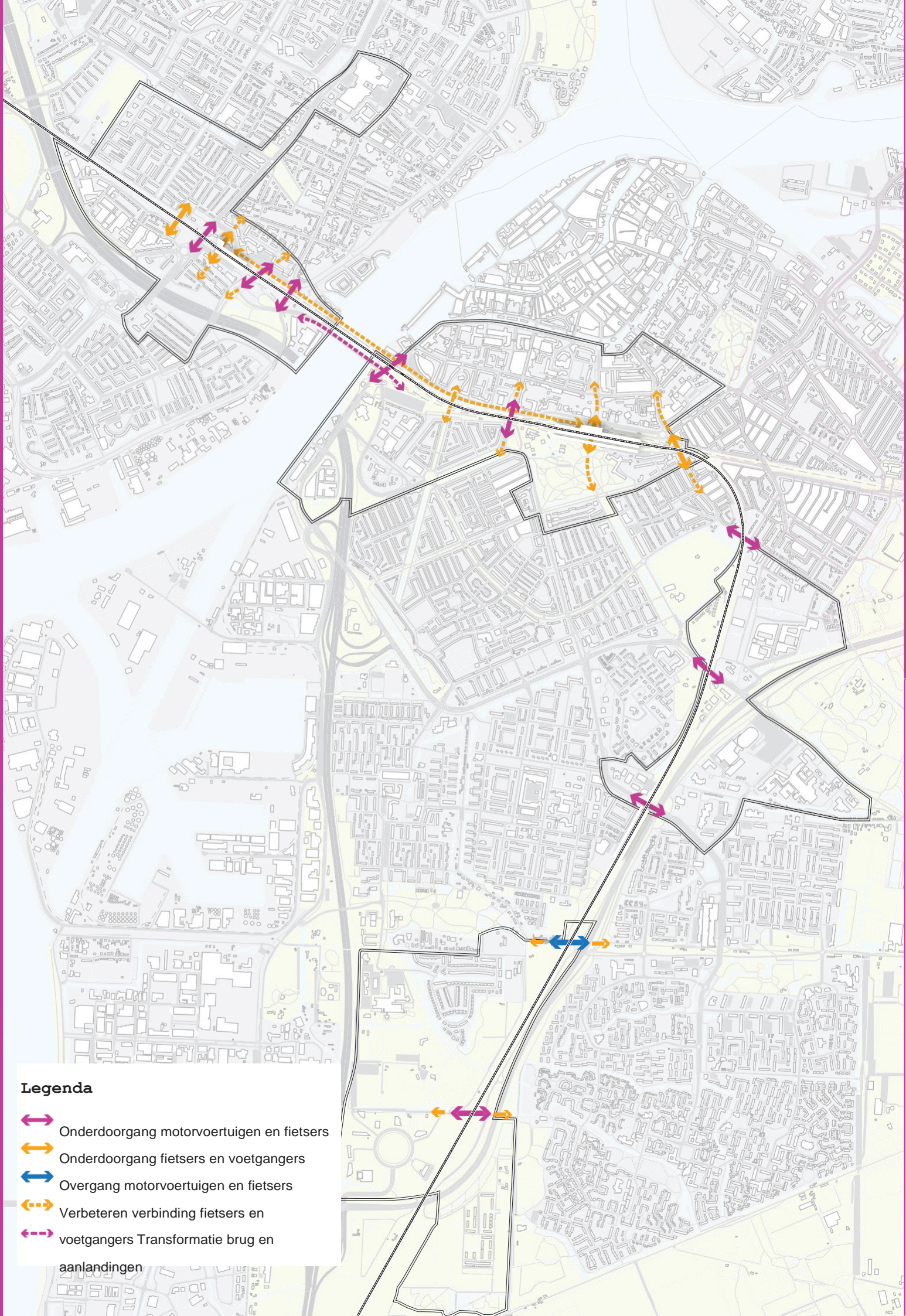
*Het ideale stationsgebied versterkt de concurrentiekracht van de directe omgeving doordat het een van de best bereikbare en bekende locaties is van de stad. (Quote: Propositie NS stations, 2015. P.19).*

## 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. Uit het onderzoek 'Vitaliteit Verblijfsrecreatie Zuid-Holland' blijkt dat het marktcluster Stedelijk Zuid-Holland, waar Dordrecht onderdeel van uit maakt, een logische locatie is voor nieuwe hotels vanwege de aanwezigheid van meerdere marktsegmenten. Daarbij wordt de kanttekening gemaakt dat er kritisch moet worden gekeken naar eventuele (her)ontwikkelingen. Deze lijken nu niet altijd een meerwaarde ten opzichte van het bestaande aanbod te hebben, of geen langjarige focus op toeristisch-recreatieve exploitatie. Aandacht voor de kwaliteit van dit aanbod is dan ook gewenst. Daarom streven we ook naar hotels met congresruimte, wat in het bestaande aanbod ontbreekt. Hierdoor wordt ook het zakelijk toerisme gefaciliteerd. Aanvullend daarop 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.







**Legenda**

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



## 3.3



# 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 staat 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 'autonome eilanden' in de ruimtelijke structuur binnen de Zwijndrechtse Waard en het eiland van Dordrecht vormen kan sterk worden verbeterd. Dit kan bijvoorbeeld door autogebruik voor korte afstanden terug te dringen, de netwerken voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers uit te breiden en te versterken en door nieuwe woongebieden met de stationsomgeving te verbinden. Voor de Spoorzone betekent dat enerzijds het vergroten van de fijnmazigheid en kwaliteit van het netwerk, door meer en betere verbindingen onder of over het spoor en een oriëntatie van woongebieden op het spoor anderzijds.

### 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. Een verandering van het spoor als transportcorridor voor (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. Tevens kan dan wonen als drager van de stad als primaire functie mogelijk worden. De verdichting en functiemenging bevordert een voetgangersvriendelijke omgeving door de nabijheid van functies.

De Spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht 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 het 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 de 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. Door het verbinden van de bestaande omliggende wijken en hun bewoners en het toevoegen van een grotere menging aan type woningen kan de veelal scherpe scheiding van inkomensgroepen verzacht of opgeheven worden. Daarbij wordt natuurlijk rekening gehouden met het behoud van het eigen karakter en de identiteit van elke wijk. Dit kan ook bevorderd worden wanneer de stations en hun omgeving

beter worden geïntegreerd in de stad. Het verbinden zal plaatsvinden 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. Deze zijn gelegen op korte afstand van elkaar en bovendien op maaiveldniveau. Dit bevordert langzaam verkeer. Desondanks zijn er ook 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. De fiets is namelijk een belangrijk binnenstedelijk dragend systeem dat wij meer gaan verknopen met ons OV-systeem. De "Oude Lijn" is een belangrijke drager van dit OV-systeem in de Zuidelijke Randstad. Investerings in een nieuw fietssysteem binnen de Spoorzone is een integraal onderdeel van onze Transit Oriented Development.

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 een ruime, lichte en programmatisch ingevulde verbinding. Daarentegen kunnen de bestaande tunnels Spuiweg en Dubbeldamseweg-Transvaalstraat voor voetgangers en fietsers ruimer en aantrekkelijker gemaakt te worden en streven wij ook naar extra verbindingen, zoals met name bij de Stationsweg-Nassauweg (Weizigtpark). Dit kan als een urgente opgave gezien worden.

Toename van het aantal stedelijke dwarsverbindingen is zeer gewenst. Daarbij ligt de focus niet enkel op het verbinden van stadsdelen (interwijkverbindingen), maar ook op de connectie met de Randstad, zoals in de vierde ambitie verwoord. Dit betekent dat de verbinding van het spoor verder gaat dan deze dwarsverbindingen, maar ook richt op de verbindingen langs het spoor. Denk daarbij aan de relatie van Dordrecht Centraal Station met de overige stations in de regio. In Zwijndrecht heeft in dit perspectief nog de ambitie om de A16 te ondertunnelen. Deze weg vormt op zich weer een barrière tussen stationswijken en de zuidelijke wijken. Het is de wens deze barrièrewerking hiervan op te heffen.

### 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 duurdere 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 wensen wij beter te benutten. Deze stations kunnen functioneren als centrale entree en vervoersknooppunten in de Zwijndrechtse Waard en het eiland van Dordrecht. Ook streven wij daarbij naar het uitbreiden en versterken van de zuidelijke haltes in Dordrecht. De knooppuntfunctie zal verbeterd 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 van de openbare ruimte en voorzieningen in en rond het station ingevuld moet worden. De stations zelf, en de directe omgevingen hiervan, 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 betekent dus dat er minder gemotoriseerd autoverkeer naar de Spoorzone plaatsvindt. Nog maar 20 á 30 procent van de verkeersbewegingen naar, van en in de Spoorzone zal uit autoverkeer bestaan. 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 het opzetten van green mobility clubs voor bedrijven. Voor alle nieuwe ontwikkelingen binnen de Spoorzone zal hiervoor een duurzaam mobiliteitsplan moeten worden opgesteld.

## 3. Stimuleren van langzaam verkeer

Wij streven naar veilige en exclusieve routes en ruimtes voor fietsers en voetgangers in de directe stationsomgeving. De station zelfs zullen ook voldoende dwarsverbindingen tussen beide zijden moeten hebben. Dat betekent dat er een toename nodig is van het aantal tunnels en passages met een grotere capaciteit, aantrekkelijkheid, veiligheid, lichtheidenactieve plinten (doorwinkelsvoorzieningen). Ook zal de capaciteit en kwaliteit van fietsenstallingen uitgebreid moeten 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 en Amstelwijk zal de fietsenstallingscapaciteit onderdeel van de toekomstige plannen te vormen.

Het bestaande fietsnetwerk willen we versterken met een (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. Uiteraard kan deze verbinding langs het spoor ook ingezet worden voor andere modaliteiten, zoals people movers of als voetgangersverbinding richting bijvoorbeeld het Maasterras.

## 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 is er 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. Daarnaast kiest men in veel gevallen voor 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 en binnen in de Spoorzone, omliggende wijken, de gehele Drechtsteden regio maar ook andere grote steden zoals Rotterdam en Breda.

Een verder uitwerking van deze doelstellingen zal plaats moeten vinden middels een integraal mobiliteitsplan voor de Spoorzone.

## 5. Stadsbrug

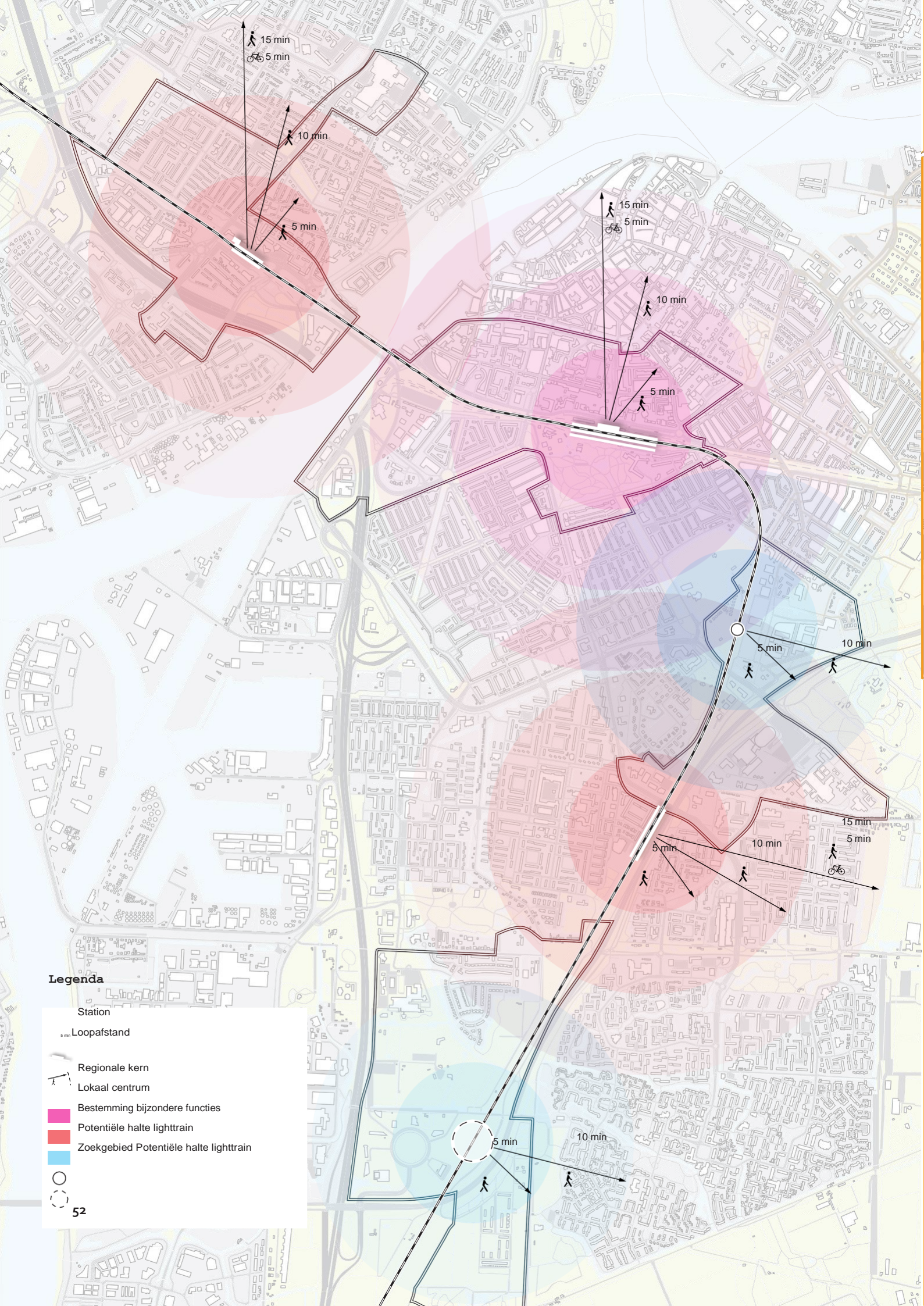
De Zwijndrechtse Brug is de enige toegankelijke vaste verbinding over de Oude Maas en de ambitie is daarom deze gezamenlijk te transformeren tot een aantrekkelijke en iconische stedelijke ruimte die symbool staat voor de verbinding tussen de beide oevers en de bevolking van Dordrecht en Zwijndrecht.

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 zullen veel minder ruimte in beslag moeten nemen en integreren in de toekomstige gebiedsontwikkelingen. Daarnaast streven wij naar een verbeterde aansluiting van de onderliggende fiets- en wegstructuur, zodat de route voor met name fietsers aantrekkelijk wordt.







**Legenda**

- Station
- 5 min Loopafstand
- Regionale kern
- Lokaal centrum
- Bestemming bijzondere functies
- Potentiële halte lightrain
- Zoekgebied Potentiële halte lightrain
- 52

15 min  
5 min

10 min

5 min

15 min  
5 min

10 min

5 min

5 min

10 min

15 min

5 min

10 min

5 min

5 min

10 min

5 min

10 min



## 3.4



# AMBITIE 4

## OV als drager van de verstedelijking en de economie

Binnen deze ambitie zetten wij ons in voor duurzame mobiliteit als voorwaarde voor de groei in woningen, banen en economie. Hierdoor wordt voorkomen dat deze groei een belasting legt op het stedelijk leefmilieu en de luchtkwaliteit, en wordt tevens congestie teruggedrongen.

In de Spoorzone wordt een naadloos systeem ontwikkeld met een multimodaal vervoersaanbod van langzaam verkeer, openbaar vervoer en deelsystemen, van deur tot deur. Hierdoor wordt automobilititeit afgeremd.



Waterbus op de Oude Maas



Veerplein in Zwijndrecht

## Toelichting

Net zoals vroeger zijn de rivieren 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 verbinding met het achterland.

Alle verkeersbewegingen en de effecten daarvan op het gebied 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 van 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. Dit vergroot tevens 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 regiovervoer 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 bestaat de ambitie uit het uitbouwen van het netwerk, enerzijds, en het verhogen van de frequentie en de kwaliteit van de voorzieningen anderzijds. Een goede vervoerswaarde is een randvoorwaarde voor het realiseren van een eventuele nieuwe haltes. Dit is mogelijk bij een verdere verdichting van de omliggende gebieden. Verbetering van de ketenintegratie met andere vervoersmiddelen is daarbij ook een belangrijke 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 dit 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 Alblasserdam en de Biesbosch.

### 2. Nieuwe spoorhaltes en frequentie verbinding met Breda en Rotterdam omhoog

De inwoners van de Dordrecht en Zwijndrecht zijn sterker dan de overige Drechtsteden bovenregionaal georiënteerd. Dit betekent dat zij, in tegenstelling tot andere inwoners in de Drechtsteden, erg gefocust zijn op andere steden buiten de Drechtsteden. De verbindingen naar de regio Rotterdam, Breda en Gorichem zijn daarom 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 Metropolaan OV op de Zuidvleugel/ S-Bahn. Hoe meer mensen wonen en werken bij stations, des te hoger kunnen de frequenties van de treinen zijn. Dit principe werkt ook andersom. Daarnaast liggen hierbij kansen in het goed organiseren van de first en last mile.
- 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 en een intensivering van het programma op het Gezondheidspark wordt deze bezoekersstroom naar verwachting nog eens verdubbeld. Een groot deel van deze bezoeker maakt op dit moment gebruik van de auto. Denk daarbij ook aan de te creëren HBO-opleidingen op het Leerpark, waardoor een goede verbinding van deze locatie met OV essentieel is.

### 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 te maken. 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. Daarmee wordt ook Rotterdam vanuit de Drechtsteden beter bereikbaar. Ook wordt de stadsdienst van Dordrecht uitgebreid naar omliggende Drechtsteden. Deze dienst 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

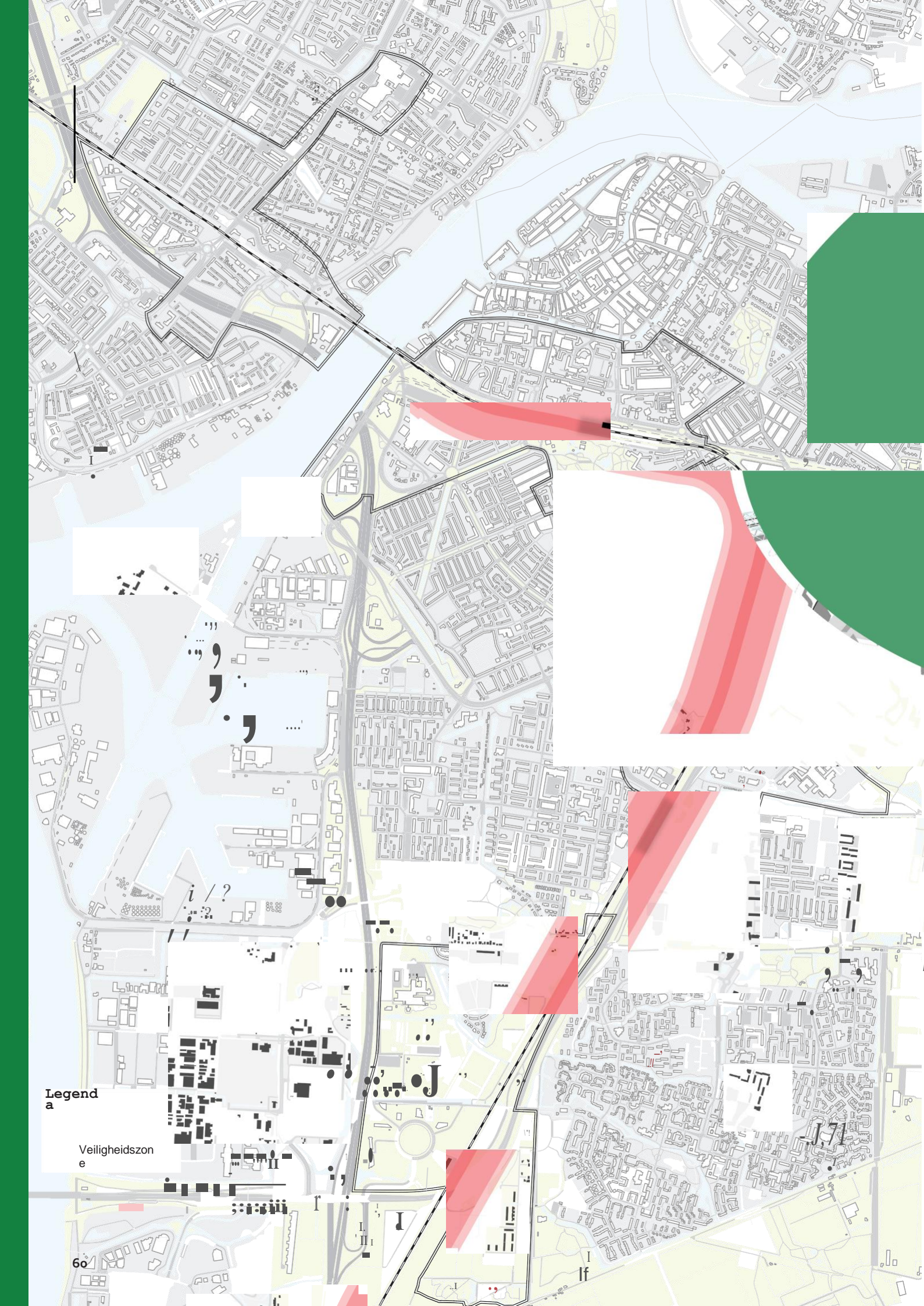
– Rotterdam Kralingse Zoom (lijn 488). Dit heeft een positief effect op de positie van station Zwijndrecht als het centrale knooppunt in de Zwijndrechtse Waard. De ontwikkelingen in de Spoorzone vragen echter om een volgende stap.

Voor wat betreft het beoogde woningbouwprogramma binnende Spoorzoneligt ereenzwaartepuntinde 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. Daarmee wordt een start gemaakt 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.









**Legend**  
a

Veiligheidszone

60°



# 3.5



# AMBITIE 5

## Duurzaam, gezond, veilig en klimaatbestendig

De ontwikkelingen in de 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 stations, inzetten op duurzame mobiliteit en placemaking resulteert in een gelijktijdige verbetering van meerdere duurzaamheidsaspecten. Daarbij hebben wij aandacht voor de kwaliteit van de groene en (natuur)inclusieve openbare ruimte.





## 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. Maar, ook door de Koninginneweg en Walburg in Zwijndrecht uit te breiden naar de gehele Spoorzone. Ook kunnen de stations en de vastgoedontwikkelingen benut worden voor het installeren van zonnepanelen en kan de stationsomgeving schone elektrische mobiliteit (OV en persoonlijk vervoer) bevorderen.

Daarbij streven we naar het behouden en versterken van de kwaliteit van de openbare ruimte. De focus ligt daarbij op het groene karakter, ruimte voor ontmoetingen, een fijne plek om te spelen, maar ook het omgaan met water. Met de nieuwe ontwikkelingen willen we 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 energie-maatregelen

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 herontwikkeling en in sommige gevallen ook sloop-nieuwbouw. In plaats van regulier te slopen willen we 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. Een groot nadeel die deze infrastructuur met zich meebrengt zijn de milieueffecten. Bij nieuwe ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met leefbaarheid en milieueisen (lucht, geluid en externe veiligheid). Het gebruik van het spoor leidt in Dordrecht en Zwijndrecht tot verhoogde omgevingsrisico's als gevolg van het goederentransport van chemische stoffen. Zo gaan er 14.000 LPG wagons per jaar door 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. Buiten deze 30 meter zone staat het principe van zorgvuldig bouwen centraal. Dit betekent onder andere 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 veiligheidsrisico'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 pijpleiding mogelijk. Hierbij zijn verschillende varianten kansrijk, 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 een regeling zijn 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 werken we met meerdere partners aan onder ander de hierboven genoemde mogelijke oplossingen voor zowel de korte als langere termijn. Voor alle andere maatregelen dan zorgvuldig bouwen is de gemeente afhankelijk van anderen (met name het Rijk).

#### **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 om het verhogen van de klimaatbestendigheid als belangrijke ontwerpopgave mee te nemen. Het beperken van hittestress maakt hier ook onderdeel van uit.









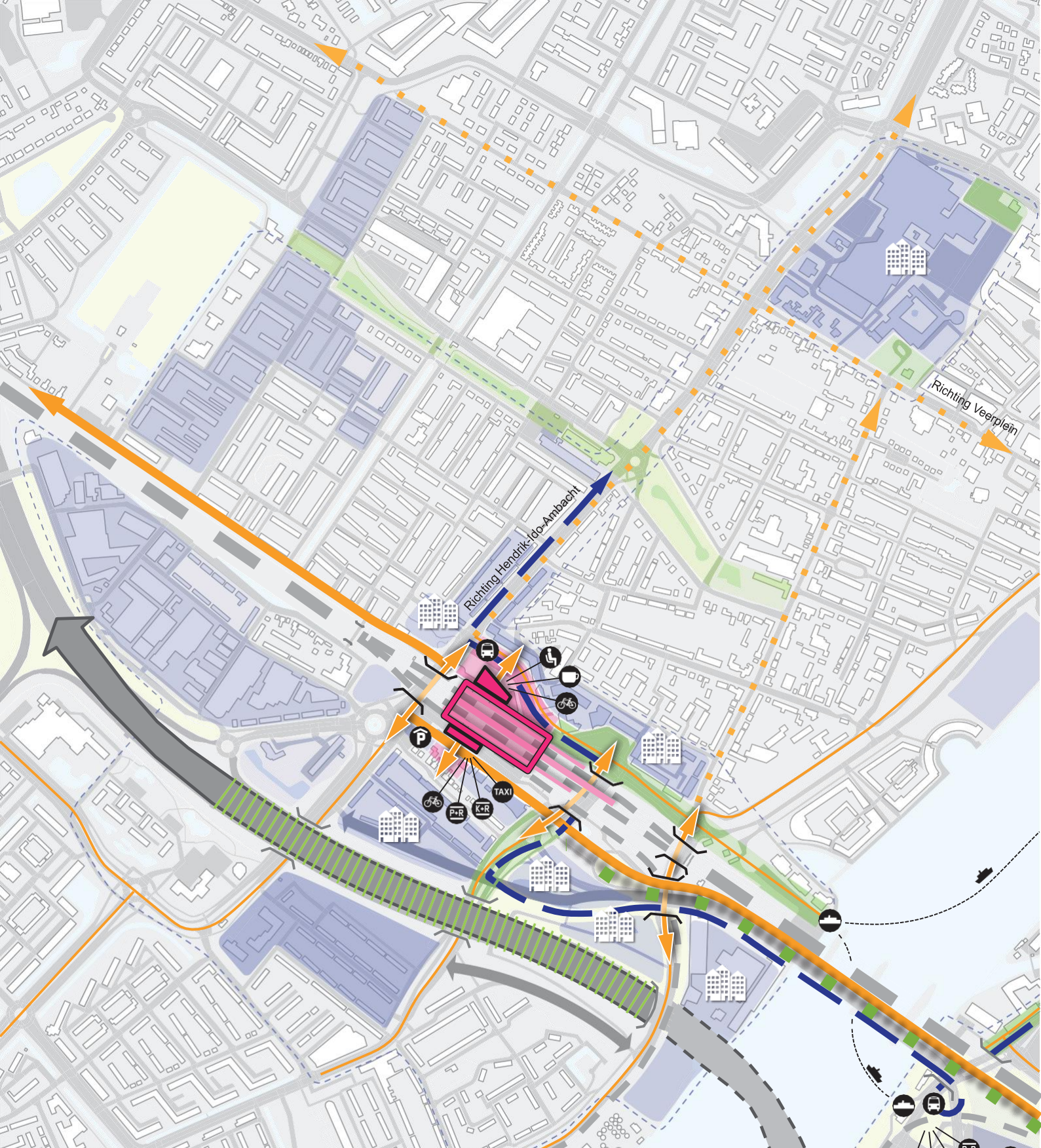
# 4

## *Perspectief per stationsgebied*

*In dit hoofdstuk worden de perspectieven per stationsgebied toegelicht. Dit zijn:*

- 1. Zwijndrecht Stationszone*
- 2. Stationsgebied Dordrecht*
- 3. Station Dordrecht Zuid/ Leerpark/ Gezondheidspark*
- 4. Amstelwijck/ Wilgenwende*





**Legenda**  
visie spoorzone

**ruimten voor transformatie**

- 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

**verbindingen en routes**

- ruime tunnel voor fietsers/voetgangers
- verbreedde tunnel met winkels
- verlengde/vernieuwde brug
- looproute richting centrum
- snelfietsroute
- overige fietsroute
- HOV-lijn
- waterbus / -taxi

**voorzieningen rond station**

- busstation
- fietsstalling
- Park + Ride
- Kiss + Ride
- horeca
- taxi-standplaats
- aangename wachtruimte
- veerhaven
- parkeergarage

0 100 200





# Stationsgebied Zwijndrecht

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

## 4.1. Zwijndrecht stationskwartier, Noord & Walburg

Het station Zwijndrecht en haar omgeving vormt functioneel hét hart van Zwijndrecht. Binnen een cirkel van 1 km wonen ongeveer 5.000 mensen. Het is ook de plek waar de overgrote meerderheid van de winkels staan en waar de diverse bedrijven en het gemeentehuis liggen. Hier liggen ook de aansluitingen op het spoor en de A16. 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 een verdere verstedelijking.

Binnen de spoorzone van Zwijndrecht vallen drie ontwikkelingen:

- Het Stationskwartier
- Noord
- Walburg

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 locatie 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. Binnen de plattegronden van de nieuwe ontwikkelingsgebieden wordt voldoende ruimte geborgd om flexibel om te gaan met verandering. Zo blijft het mogelijk om verschillende functies hier in de toekomst te ontwikkelen. De focus ligt daarbij op kleinschalige commerciële en maatschappelijke dienstverlening, gecombineerd met woonfuncties.

Hoogteaccenten geven de plek een gezicht aan de snelweg en kunnen als bakens langs de Oude Maas fungeren.

In delen van de wijk Noord bestaat een wijkontwikkelingsopgave, waarbij de bestaande woningvoorraad vernieuwd (renovatie of sloop-nieuwbouw) en verdicht zal worden. In samenwerking met de woningcorporaties is het de ambitie om de kwaliteit en duurzaamheid van een groot aantal woningen te verbeteren. Door toevoeging van woningen in verschillende segmenten wordt gewerkt aan gemengde buurten.

Het huidige winkelcentrum Walburg blijft ook in de toekomst het kernwinkelgebied van Zwijndrecht. Het is de ambitie om via (gedeeltelijke) herontwikkeling een kwaliteitsimpuls voor de lange termijn aan dit gebied te geven.



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

De huidige woningvoorraad in Zwijndrecht en de stationsomgeving wordt gekenmerkt door een bovengemiddeld percentage aan sociale woningen. Hierdoor is er een eenzijdige bevolkingssamenstelling en staat de draagkracht voor voorzieningen onder druk. De ambitie is om meer aanbod voor overige bewonersgroepen te creëren. Hiervoor is het stationskwartier een aantrekkelijke woonomgeving 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 ook ruimte voor 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.

Er is onlangs een samenwerkings-overeenkomst gesloten met de woningcorporatie Woonkracht<sup>10</sup>. Op zeer korte termijn zal gestart worden met de sloop van 350 bestaande woningen. Op deze locatie in het Stationskwartier zullen 850 nieuwe woningen en 200 arbeidsplaatsen gerealiseerd worden. Dit bestaat uit een gevarieerd aanbod van ruime appartementen in een hogere prijsklasse en innovatieve woonvormen voor starters met een wat hoger inkomen. In de verdere toekomst kunnen ook gebieden aansluitend aan het Stationskwartier herontwikkeld worden. Te denken valt aan herontwikkelingskansen voor huidige bedrijventerreinen, gelegen richting de Oude Maas.



## 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. Walburg zal dan ook (op korte termijn) op de huidige locatie behouden blijven. We streven daarbij naar een integrale herontwikkeling van dit gebied. 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 langzaamverkeersroutedoorhetgebied, De Brug-, Stations- en Koninginneweg, de nieuwe Karel Doormanlaan, de rivieroers: deze worden aangepakt op basis van de nieuwe prioritering voor 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 straks via het stationskwartier met elkaar verbonden.

Met de herinrichting van de terreinen aan de voet van de Stadsbrug zal in de verdere toekomst een nog sterkere relatie met Dordrecht worden gelegd.

Dankzij het terugdringen van autoverkeer kan de noordzijde van het station autoluw worden. Hierdoor kan de relatie van het station met Walburg en Gemeentehuis via Burgemeester de Bruinelaan en Koninginneweg versterkt worden en zelfs doorgetrokken worden 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 de huidige halte bij het Veerplein.

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

Het station staat hierin centraal als multimodaal knooppunt. De positie van het station als het OV knooppunt van de Zwijndrechtse Waard wordt versterkt door (op termijn) een nieuwe halte voor de waterbus nabij het station te realiseren. Daarnaast wordt de beoogde snel-fietsroute naar Rotterdam en Dordrecht langs het station aangelegd. De bouw van een gebouwde parkeervoorziening langs het spoor zou een oplossing kunnen vormen voor meerdere problemen. De capaciteit van P&R en fietsparkeren moet binnen de volgende jaren worden vergroot. De insteek is om dit in samenwerking met NS en ProRail integraal te benaderen en bijvoorbeeld de parkeervraag van de aangrenzende bebouwing hierbij te betrekken. Het is ook de wens om op termijn een extra opgang richting de perrons te realiseren om het station beter aan te laten sluiten op de gewenste ruimtelijke structuur.



## 5. Duurzaam, gezond, veilig en klimaatadaptatief

Zwijndrecht is een groene gemeente met een grote ambitie om de leefbaarheid te verbeteren. Door haar excellente bereikbaarheid kent Zwijndrecht ook een redelijk grote milieubelasting (o.a. geluid, luchtkwaliteit). Ingrepen in de Spoorzone dragen daarom altijd actief bij aan verbetering van de leefbaarheid. Zo wordt de Spoorzoneontwikkeling ook gebruikt als aanjager om wijken toekomstbestendig te maken.



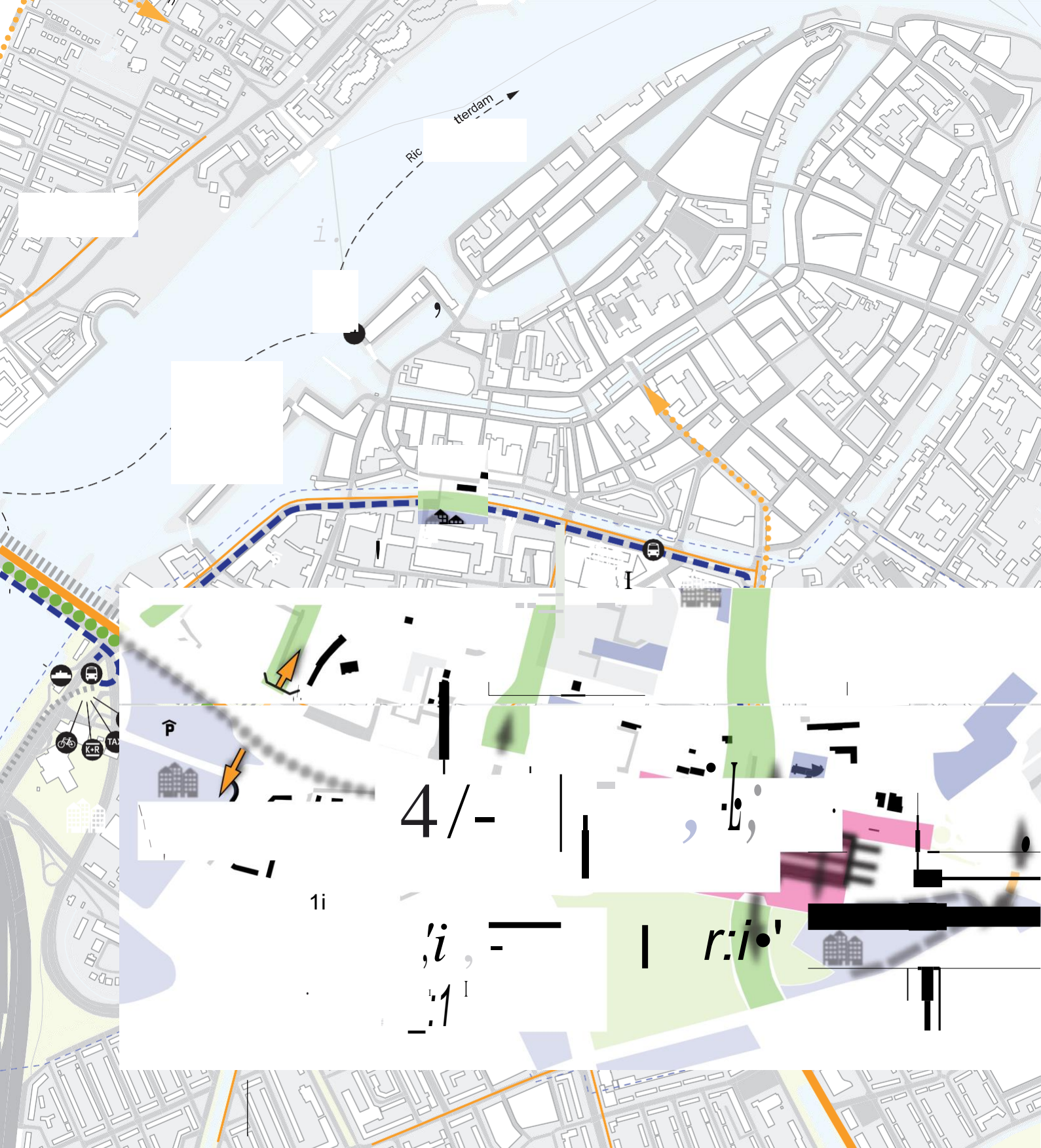
Zwijndrecht streeft naar de aanleg van een publiek warmtenet. Ook is het streven om nieuwbouw zoveel mogelijk energieneutraal te ontwikkelen. Het Stationskwartier gaat hierin een van de steppingstones zijn. Om in de toekomst hittestress en wateroverlast te voorkomen heeft klimaatbestendige buitenruimte prioriteit in Zwijndrecht. Bevordering van groen en vermindering van verkeersruimte om verharding te beperken zijn hierin essentieel. Dit streven gaat hand in hand met een sterkere oriëntatie op verkeersveiligheid, adequate fietsverbindingen en het sterker gebruik van het openbaar vervoer. Het Stationskwartier is hierin een eerste stap.

De uitbreidingsmogelijkheden in Zwijndrecht zijn beperkt. Om het groene karakter te beschermen wordt bij planontwikkeling zo veel mogelijk binnenstedelijk op goed bereikbare plekken verdicht. Een van deze locaties is het Stationskwartier. In de huidige situatie is het al niet meer mogelijk om te voldoen aan de afspraken uit het Basisnet spoor. Bij verdichting in dit gebied gaat de overschrijding van het groepsrisico verder stijgen. In de stedenbouwkundige uitwerking en het stellen van bouwkundige eisen zal daarom ook rekening worden gehouden met mitigerende maatregelen en een goede bereikbaarheid door hulpdiensten. Zwijndrecht ziet dit als tijdelijke situatie. Op de lange termijn streven partijen naar een aanpassing van de routing van gevaarlijke goederen die beter rekening houdt met de leefbaarheid van binnenstedelijke gebieden, ook in de Drechtsteden.



Figuur: Stedenbouwkundig referentieplan Stationskwartier (bron: INBO)





**Legenda**  
visie spoorzone

ruimten voor transformatie

- 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

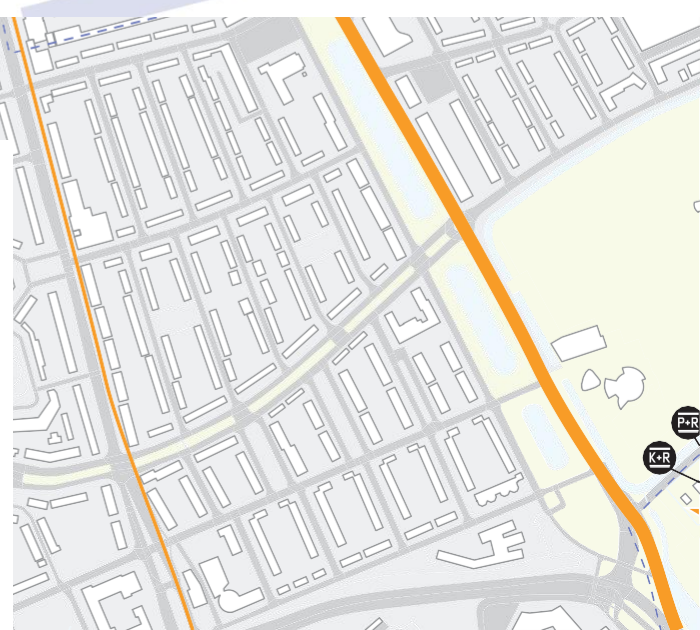
verbindingen en routes

- ruime tunnel voor fietsers/voetgangers
- verbreedde tunnel met winkels
- verlengde/vernieuwde brug
- looproute richting centrum
- snelfietsroute
- overige fietsroute
- HOV-lijn
- waterbus / -taxi

voorzieningen rond station

- busstation
- fietsenstalling
- Park + Ride
- Kiss + Ride
- horeca
- taxi-standplaats
- aangename wachtruimte
- veerhaven
- parkeergarage

0 100 200





# Stationsgebied Dordrecht

## 4.2. 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. Hier liggen grote kansen om deze transformatie te realiseren:

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

Desleutel 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 historische 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. Dit biedt de mogelijkheid om in hoge dichtheid riant te kunnen wonen. 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 zal wenselijk twee volwaardige voorkanten krijgen. Dit betekent ook een toename in aantal, capaciteit en kwaliteit van de verbindingen en toegangen tussen de noord en zuidzijde. Het

stationsgebouw zelf heeft potentieel om te transformeren naar een multifunctionele ontmoetingsruimte en een 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 en Zuid-Holland

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 en 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. Dit kan 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. Dit gebied is zeer geschikt voor een hoogstedelijk milieu waarin wonen gemengd wordt met werken en tertiaire functies en voorzieningen. Dit komt onder andere door de strategische ligging aan de rivier, dicht bij de historische binnenstad, aan toegangsroutes, nabij het station en de snelweg.

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. Woningen worden daarbij gemengd met werken en voorzieningen. Daarnaast wordt er gewerkt met enkele hoogte-accenten die het gebied op de kaart zetten en een fantastisch uitzicht bieden over de binnenstad en de rivier. Op middellange termijn kan het verbeteren van de veiligheidsrestricties van het goederenvervoer over spoor deze locaties geheel vrijgeven voor woningbouw.



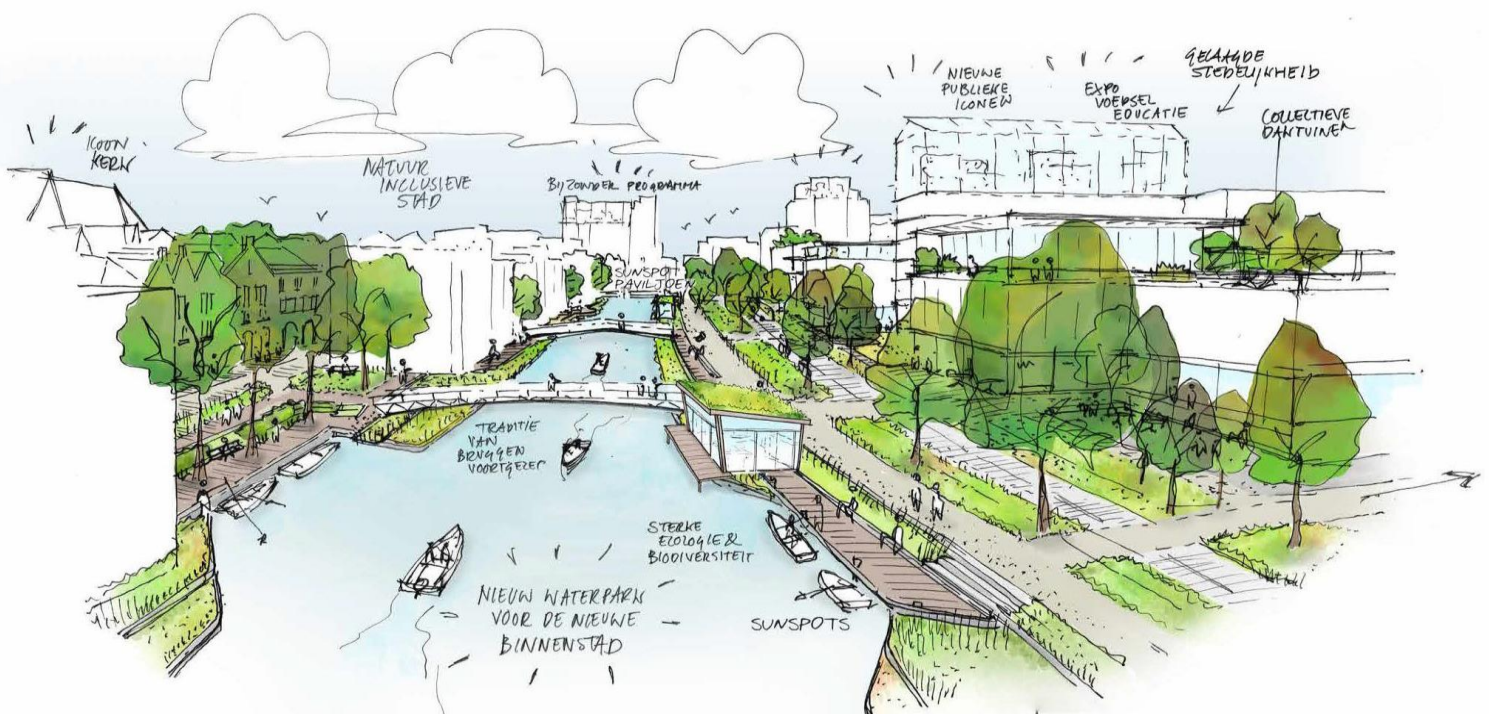
## 2. Groei van banen en versterken van economische positie.

De stationsomgeving van Dordrecht biedt goede en unieke vestigingscriteria voor de huidige en toekomstige kantorenmarktenvoorallerleinstellingenenvoorzieningen die werkgelegenheid genereren. De centrale ligging nabij de historische binnenstad en een maritiem milieu, het intercitystation met een hoge frequentie verbindingen met de Zuidvleugel van de Randstad en Brabant en de nabijheid van een 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 zal echter aan een aantal randvoorwaarden voldaan moeten worden 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 gelijkwaardig 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.



Gebiedsvisie Spuiboulevard en omgeving





### 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. In conceptuele zin wordt dit bereikt door de transformatie van het station en zijn omgeving in gemengde stedelijke gebieden met hoogwaardige inclusieve stedelijke ruimtes.

De centrale as 'Nassauweg-Stationsweg' verdient prioriteit. Deze route is van historisch, strategisch en ruimtelijk belang vanwege de verbinding tussen de oude binnenstad, zuidelijke wijken en het 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. Dit kan hierdoor een centrale stedelijke ruimte worden. De capaciteit en toegankelijkheid van het 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 Weizigparkzijde. 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 voetgangersroutes sluit.

In de toekomst kan de pleinfunctie ten noorden van het station en de voetgangersroute naar het centrum versterkt worden. Dit wordt onder andere mogelijk door de Burgemeester de Raadsingel autoluw te maken of

verdiept aan te leggen. Ook streven we naar de verbeterde integratie van het station, busstation, park en ride en taxi drop-off aan de noord en zuidzijde van hetstation.

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. In de gebiedsagenda Zuidvleugel wordt deze brug samen met het Maasterras als een 'icoon-project' aangeduid.

Er wordt verder onderzocht hoe dit gepaard kan gaan met een aanpassing van het dwarsprofiel met prioriteit of exclusiviteit voor de fiets en voetgangers en eventueel een 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.



#### 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. Voornamelijk de verbindingen verder richting Brabant gaan kwalitatief gezien steeds meer achteruit.

Hierboven hebben wij al de wens genoemd om de frequentie van de spoorverbindingen te verbeteren. Dit wordt onder andere mogelijk door nieuwe haltes toe te voegen. De verstedelijkingsambitie vraagt om na te denken over enerzijds de gewenste gedragsveranderingen in mobiliteitsgebruik en anderzijds het in goede banen leiden van de verdichtingsopgave.

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 we 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 door de bestaande P&R Weeskinderdijk. Dit terrein wordt doorontwikkeld tot een knooppunt met transfermogelijkheden op het HOV busnet en waterbus.

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



#### 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 nu 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 van 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.



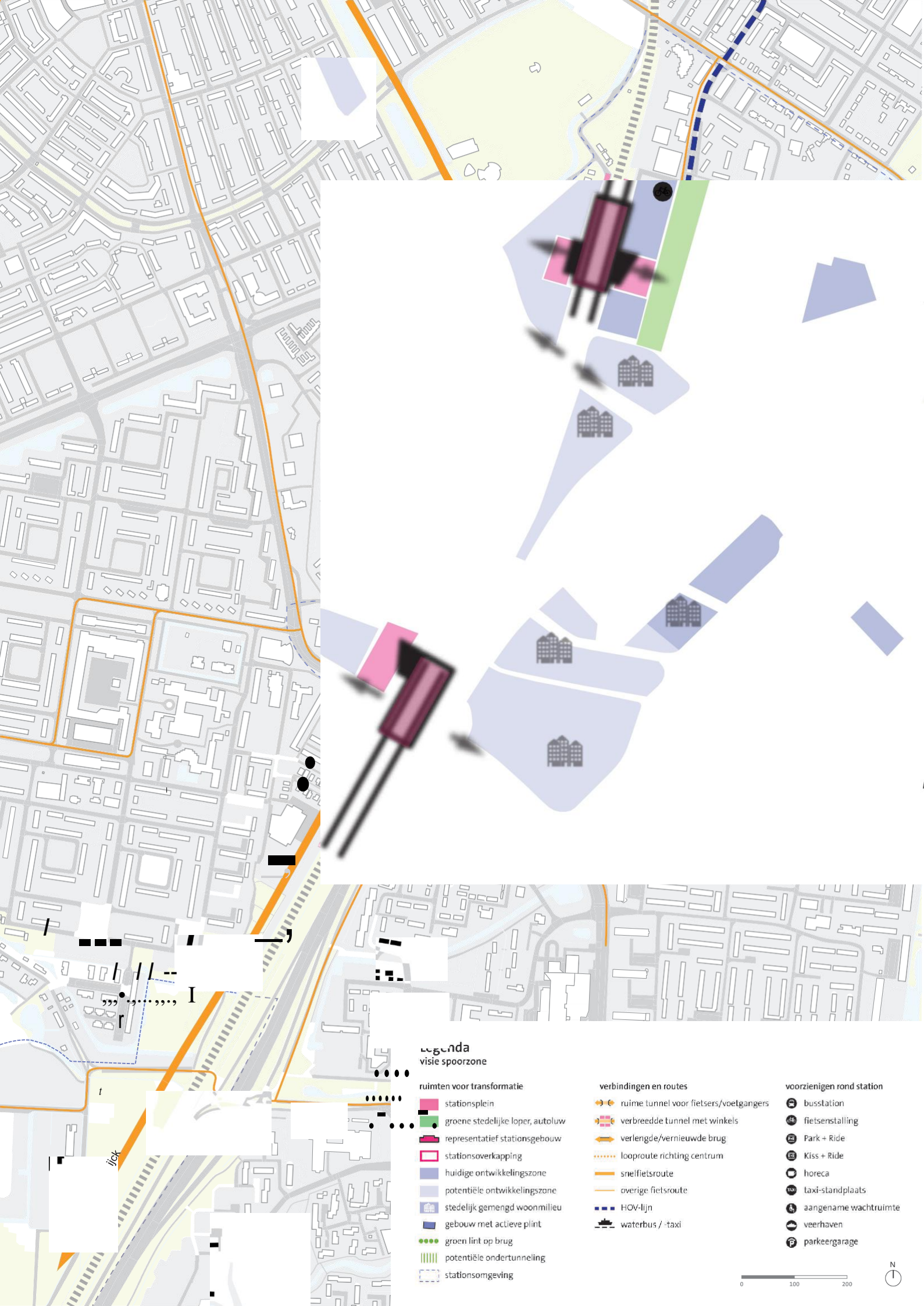


Streefbeeld: levendigheid



Streefbeeld: mobiliteit





**legenda**  
visie spoorzone

**ruimten voor transformatie**

- 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

**verbindingen en routes**

- ruime tunnel voor fietsers/voetgangers
- verbreedde tunnel met winkels
- verlengde/vernieuwde brug
- looproute richting centrum
- snelfietsroute
- overige fietsroute
- HOV-lijn
- waterbus / -taxi

**voorzienigen rond station**

- busstation
- fietsenstalling
- Park + Ride
- Kiss + Ride
- horeca
- taxi-standplaats
- aangename wachtruimte
- veerhaven
- parkeergarage

0 100 200





80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100

80







# Station Dordrecht Zuid / Leerpark / Gezondheidspark

## 4.3 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. In 2019 is een verkenning uitgevoerd naar het versterken van de verbinding tussen Leerpark en Gezondheidspark en naar de ontwikkelkansen op het gebied van economie en woningbouw. Daarbij wordt gekeken naar het opheffen van deze ruimtelijke barrière door het ondertunnelen of verdiept aanleggen van de N3.

Het enige aanwezige treinstation, Dordrecht Zuid, heeft 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, maar ook door de veranderende dienstregelingen ten nadelen van dit station, heeft station Dordrecht-Zuid een laag en terugnemend reizigersaantal. Het station wordt de komende jaren opgewaardeerd, onder andere door een vernieuwing van de liften, perrons en fietsenstallingen.

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 en Zuid-Holland

De huidige bestaande harde planvoorraad (380 woningen) en zachte planvoorraad (welke momenteel wordt onderzocht) van woningen op ontwikkellocaties Leerpark en Gezondheidspark (ongeveer 1000 woningen) levert een substantiële bijdrage aan het woonprogramma van de Spoorzone. Er bestaat daarbovenop nog een flinke potentie voor een 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. Tegelijkertijd kan het gebruik van de stations vergroot worden, de directe omgeving verlevendigt. sociaal veiliger en aantrekkelijker worden gemaakt. 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 het Leerpark en het 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. Daarbij zijn de landelijk erkende Fieldlab en de Duurzaamheidsfabriek Smart Industry een aanjager van die ontwikkeling. Ter ondersteuning hiervan is de Maakfabriek ook opgericht. Dit is 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 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. Het is een plek waar kennis wordt uitgewisseld en gebruik wordt gemaakt van crossovers. Het is een plaats waar grote bedrijven zich aangetrokken tot voelen. Komende jaren zal 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 (Crabbenburg 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 de 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 zal van beide zijden toegankelijk zijn en zoveel mogelijk een voor- en achterkant situatie vermijden. Ook streven wij ernaar dat nieuwe haltes gecombineerd 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 en een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte die ook andere ketenvoorzieningen (zoals fietsenstalling, bushalte, kiss & ride) een plek biedt. Concreet dient de nieuwe halte in Leerpark aan de Max Gootelaan een entree naar het 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 per fiets beter te verbinden met de rest van stad en Zwijndrecht. Hiervoor wordt een snelfietspad gerealiseerd dat vanuit Amstelwijk deels evenwijdig aan het spoor loopt en via de Nassauweg afbuigt naar station Dordrecht. Van daaruit 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. Daarnaast is dit noodzakelijk om 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. Indien de vervoersvraag hier in de toekomst aanleiding toe geeft, zal station Dordrecht Zuid mogelijk verschuiven naar Amstelveen. Randvoorwaarde voor het vervallen van dit station is het realiseren van goede fietsverbindingen vanuit station Leerpark met de omliggende wijken.

De parkeeroplossingen voor auto's in dit gebied wordt verder uitgewerkt in een integraal mobiliteitsperspectief. Hierbij zal worden ingegaan op zowel kwantiteit als kwaliteit. Dit naar aanleiding van de beoogde OV-veranderingen en de verdichtingsambitie.



#### 5. Duurzaam, gezondheid en klimaat-adaptief

De ambitie voor de Spoorzone is om een integrale, gemêleerde, compacte en gemengde gebiedsontwikkeling, te realiseren. Daarbij wordt dit gebied ontsloten door openbaar vervoer. Het is een gebied dat 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

## 4.4 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 herontwikkeling van de huidige sportvelden en het Refeja 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 en Zuid-Holland

In Amstelwijck en Wilgenwende is in de huidige planvorming de realisatie van ongeveer 2000 woningen opgenomen. In de woonwijk 'Wilgenwende' zijn afgelopen jaren al vele woningen ontwikkeld. Wanneer deze verdere ontwikkeling wordt ondersteund met 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 midden en kleinbedrijf 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 enerzijds de Zuidendijk-Copernicusweg gelijkvloerse kruising, die gevaarlijk en onaantrekkelijk is. Anderzijds gaat het om de huidige tunnel in de Kilweg, die smal en onaantrekkelijk is. Dit komt onder andere door de dubbele barrière van spoor en provinciale weg N3 die doorkruist wordt. Een van de opties om de ruimtelijke barrière, veroorzaakt door deze N3, aan te pakken is het ondertunnelen of gedeeltelijk verdiepen van deze weg. Hierdoor is het mogelijk om de historische structuur van dijklinten in het landschap terug te brengen. Daarnaast biedt dit de mogelijkheid om het Dordwijckpark als centraal verbindend park voor omliggende woongebieden te ontwikkelen. Hier kan dan ook, aan de randen van het park, nieuwe woningbouw of andere economische functies ontwikkeld worden.



### 4. OV als drager van verstedelijking en economische groei

Op korte en middenlange termijn streven wij voor Amstelwijck / Wilgenwende naar een (H)OV knooppunt met R-netverbinding welke in verbinding staat met de bestaande stations/haltes. De ambitie is om dit 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



# 5

## *Vervolgstappen*

# Vervolgstappen

De gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht hebben de ambitie om in 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.

Voor het realiseren van de ambities zijn partners essentieel. Dit zijn medeoverheden zoals Rotterdam en Provincie Zuid-Holland, maar ook Spoorse partijen zoals NS en Prorail, marktpartijen, woningcorporaties, waterschappen, drinkwaterbedrijven en inwoners.

## 6.1 Uitgangspunten bij samenwerking Dordrecht-Zwijndrecht

Bij de verdere uitwerking, willen we zowel gezamenlijk als lokaal aan de slag. Ieder handelt daarbij vanuit het gezamenlijk belang, maar realiseert binnen de eigen bevoegdheden. De afstemming tussen Dordrecht, Zwijndrecht en Provincie Zuid Holland vindt plaats in de daarvoor opgerichte Stuurgroep Spoorzone.

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:

- Samenbeslissen
- Samenbepraten
- Elkaar informeren

Verder delen wij als uitgangspunt:

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

## 6.2 Vervolgaanpak

We willen vervolgstappen zetten in de planvorming en de ontwikkeling van de Spoorzone. Hierbij richten we ons in principe op het schaalniveau van de vier deelgebieden. Op belangrijke onderdelen zoals de woningbouwprogrammering en afspraken over de doorontwikkeling van de Oude Lijn werken we intensiever samen. Dit geldt ook voor het vraagstuk van externe veiligheid, waarbij we samen op trekken met de Brabantse stedenrij (o.a. Breda, Tilburg). 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 andere punten, zoals het stedenbouwkundig ontwerp, duurzaamheidsmaatregelen, is uitwerking op het schaalniveau van een deelgebied(en) passender.

## 6.3 Participatie

Goede participatie is voorwaardelijk om te kunnen ontwikkelen. De brede consultatie over de 80% versie heeft laten zien de veel van de ambities op hoofdlijnen worden gedeeld. In de uitwerking van de plannen is verdere participatie en communicatie een belangrijk uitgangspunt.

## 6.4 Financieel

In het ambitiedocument zijn grote en kleine investeringen voor de korte en de langere termijn opgenomen. De ambities zijn een streefbeeld dat richting geeft, zonder een blauwdruk voor de toekomst te vormen. Voor een deel van de investeringen geldt dat waar mogelijk dekking zal worden gezocht via kostenverhaal bij de verschillende ontwikkelingen, rekening houdend met de criteria Profijt, Proportionaliteit en Toerekenbaarheid. Voor een ander deel van de voorgestelde investeringen, zoals bijvoorbeeld de Spoorbrug als icoonproject, wordt samenwerking gezocht met de provincie en het Rijk. Dit document biedt geen basis concrete investeringsbeslissingen.

## ***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

## ***Informereren***

- 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, december 2019



