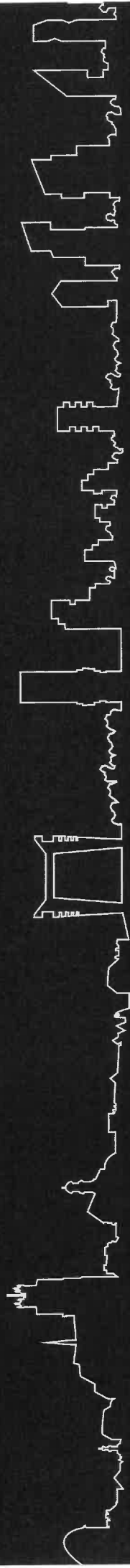


- 1 FEB. 2024

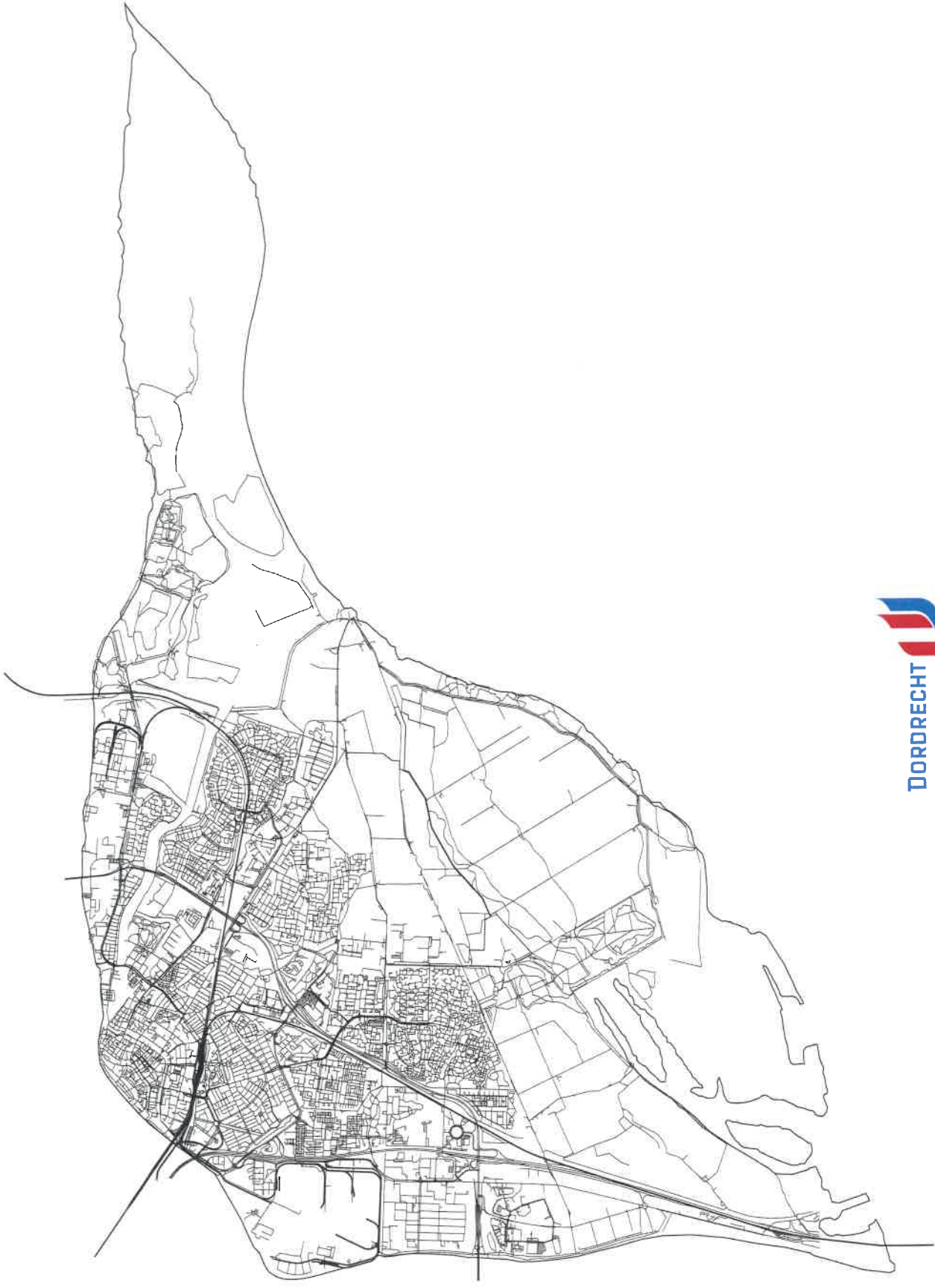
## Bijlage 9







## De Dordtse Spoorzone





## Inhoud

1. Van ambitie naar visie	001
2. Visie op de Spoorzone	004
3. Doelen	028
4. Ontwikkelingsvisie Spoorinfrastructuur	038
5. Ontwikkelingsvisie Stationsgebied	046
6. Ontwikkelingsvisie Maasterras	064
7. Ontwikkelingsvisie Leerpark en Gezondheidspark	090
8. Ontwikkelingsvisie Amstelwijk	108

## Een rijk verleden en de verre toekomst



Piet Sleeking

wethouder Ruimtelijke Ordening, Binnenstad, Culturen  
Toerisme, Personeel en Organisatie

Met dank aan de vele ambtenaren, wethouders  
en burgemeester die inspirerende bijdragen  
hebben geleverd bij de totstandkoming van deze  
Ontwikkelingsvisie Dordtse Spoorzone.

Welke Dordenaar kent de stadsbrug tussen Dordrecht en Zwijndrecht niet. De kenmerkende slinger de stad in. Het zicht op de oude stad vanaf de brug. De trappen die als fietser bijna niet op te komen zijn. De brug is onderdeel van onze stad en tegelijkertijd een barrière. Een overblijfsel van de oude snelweg. Een icoon van industrialisatie. Zoals veel plekken in de Spoorzone is het gevoel dat beklijft dubbel. Trots en tegenzin. Industrieel erfgoed en een barrière in de stad. Zomaar een dilemma in de Spoorzone. Een van de vele. Hoe kunnen we ondanks die vele dilemma's toch mooie nieuwe binnenstedelijke wijken creëren die goed verbonden zijn met de stad, met haar geschiedenis en met elkaar? Die vraag heeft de gemeente Dordrecht aan Mecanoo architecten gesteld met als opdracht een visie te maken op de Spoorzone.

Dat ik met dit boek als wethouder van Dordrecht de plannen voor de toekomst van de Spoorzone Dordrecht mag presenteren, maakt mij trots. Deze visie moet het vliegwiel zijn van de ontwikkeling van onze stad. Met veel nieuwe huizen, ruimte voor bedrijvigheid, cultuur en evenementen voor onze inwoners en bedrijven. Op een plek waar het rijke verleden en de verre toekomst elkaar ontmoeten.

De ontwikkeling van de gebieden in de Spoorzone zal tijd kosten, is ingewikkeld en vraagt veel van iedereen die er bij betrokken is. Het is een uitdaging die de stad alleen aan kan gaan als ook de eigenaren in het gebied en partijen van buiten de stad verleid worden om mee te doen.

Dat het verleden al op gang is gekomen, bleek gedurende het maken van deze visie. De gevoerde gesprekken met inwoners, bedrijven en belanghebbenden vormden de start van de ontwikkeling. Zo besloten NS, ProRail, de provincie en de gemeente om gezamenlijk een perspectief te maken voor een nieuw station Dordrecht. En zijn er gesprekken op gang gekomen met grondeigenaren en woningbezitters op het Maasterras. Interessante eerste stappen.

Ik wil graag iedereen die meegewerkt heeft aan de totstandkoming van dit document hartelijk danken. De inbreng was divers, de suggesties waren talrijk en de ideeën inspirerend. Wat mij betreft gaan we nu aan de slag om de ontwikkeling in de praktijk te brengen.

## Met je voeten aan de Oude Maas...

Dordrecht, stad van historie, water en de Hollandse delta, maritieme industrie en innovatie, cultuur en handel, natuur en de dijken... stad van Holland.

Dordrecht mag gezien worden en mag zich laten zien. De visie voor de Spoorzone van Dordrecht bouwt voort op het veelzijdige karakter van de bestaande stad. De schoonheid van de historische stad en de natuur van het eiland, maar ook de rauwe kanten zoals de infrastructuur, het spoor en de industrie. Mooi en lelijk. Het zijn de plekken die de stad hebben gemaakt en ... we maken ze de nieuwe iconen van Dordt.

De groei met circa zesduizend nieuwe woningen gaat evengoed over een toename van aangename publieke ruimten, parken, stations, cultuur, fietspaden, scholen, evenementen, plekken om te verblijven en plekken om je te mogen verwonderen. Met die gedachte zijn we gaan kijken en ontdekken in en rond de Dordtse Spoorzone. Bij de eerste blik niet de meest voor de hand liggende locaties om te wonen, met de vele infrastructuur, belast door geluid en veiligheidscontouren. De potentie is er... goed bereikbaar, dicht bij alle voorzieningen, op het kruispunt van de Randstad, Brabant en Zeeland, prachtig gelegen nabij de historische stad, de rivier, landgoederen en het buitengebied. Wonen en werken in de nieuwe spoorzone betekent een plek in de oudste stad van Holland, middenin de Hollandse delta en aan de entree van de Randstad.

Stel je voor dat de Stadsbrug een bestemming wordt als groen stadspark in plaats van een autoweg. Een park op hoogte tussen de nieuwe woongebouwen op het Maasterras voorzien van een prachtige fietsroute. Een plek waar je de Oude Maas en het zicht op de stad beleeft. En stel je voor dat het Weizigpark tot boven het spoor een stationslandgoed wordt waar natuur en stad elkaar ontmoeten. Waar je straks met je voeten aan het water woont in een autovrije wijk aan de Oude Maas. Een plek waar gezinnen en starters binnenstedelijk een woning vinden in de nabijheid van werk, voorzieningen, cultuur en goede bereikbaarheid met de regio over het spoor en het water. En stel je voor dat het Gezondheidspark en Leerpark daadwerkelijk een omgeving wordt waar we gezonder wonen en leven. Waar educatie, innovatie en goede zorg elkaar versterken. Het zijn enkele voorbeelden van stadsruimten waar wonen, natuur, kennis, ondernemen en bereikbaarheid elkaar versterken en in samenhang betekenis geven aan de toekomst van Dordrecht.

Het spoor vormt dan niet langer een barrière in de stad, maar wordt een omgeving met plekken om te verblijven en biedt ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Dordrecht laat het zien met haar 800 jaar ervaring! Stad van hout, van handel en innovatie, symbiose van natuur en stedelijke ontwikkeling, water, evenementen, sport, fietsen en wandelen, stad met een prachtige historie en toekomst.



Francine M.J. Houben  
founding partner / creative director mecanoo

#### Mecanoo team:

Armand Paardelooper Overman, Cris Mitry, Kai van Hollander, Rodrigo Louro, Anné-Marie van der Weide, Erfan Farahmand, Ana Fontainhas, Paul van den Hof, Xian Chen, Coos van Ginkel, Jean-Pierre Droge, Tomasz Ciompton

**mecanoo**

# Van ambitie naar visie

1

---

# Aanleiding

Dordrecht staat voor de opgave om tot 2030 tienduizend extra woningen te bouwen. We benutten die opgave om de regio sociaal-economisch sterker, duurzamer en gezonder te maken.

Daarom bouwen we zoveel mogelijk binnenstedelijk, in de nabijheid van regionaal openbaar vervoer.

Daarom werken we aan een mobiliteitstransitie, aangejaagd door een cityrailsysteem op de bestaande spoorlijn naar Rotterdam.

Daarom zorgen we voor een gevarieerd aanbod aan woonmilieus, aantrekkelijk voor verschillende doelgroepen en voorzien van alle bijbehorende voorzieningen.

Daarom maken we ruimte voor economische groei, eveneens zoveel mogelijk binnenstedelijk.

Daarom bouwen we duurzaam en klimaatbestendig, en zorgen we voor meer groen en water in de stad.

Daarom werken we aan een openbare ruimte die aanleiding geeft voor verblijf, ontmoeting en interactie.

De Dordtse Spoorzone biedt daar volop kansen voor, met capaciteit voor ongeveer 6000 woningen en 84.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak voor andere functies – naar verwachting is dat goed voor zo'n 2500 nieuwe banen.

## Uitwerking van het Ambitiëdocument 2019

Deze Visie Dordtse Spoorzone is een uitwerking van het Ambitiëdocument 'Naar een bereikbare stedelijke woon-werk leefomgeving langs het spoor'. Hierin formuleren de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht en de provincie Zuid-Holland gezamenlijk hun ambities voor de Spoorzone in beide gemeenten. De 90%-versie van december 2019 is aangeboden aan de gemeenteraden van Dordrecht en Zwijndrecht.

Dit visiedocument is het eerste van twee delen over de toekomst van de Dordtse Spoorzone. Dit deel 1 is in de eerste plaats een stedenbouwkundige uitwerking. De ambities zijn omgezet in ruimtelijke beelden; een wenkend toekomstperspectief voor een nieuwe fase in de ontwikkeling van Dordrecht. Het brengt in beeld hoe de samenhang in de Spoorzone versterkt kan worden en hoe Dordrecht daar een hechtere en meer duurzame stad door wordt. Er komen mogelijkheden in beeld voor nieuwe buurten met een heel eigen stadse sfeer, en nieuwe routes door de stad, in de eerste plaats voor fietsers en voetgangers.

Deze stedenbouwkundige uitwerking schetst een beeld voor de lange termijn, tot pakweg 2040. In die tijd kan er zal er veel gebeuren. Aanjagers van verandering zijn onder meer de klimaatverandering, de eindigheid van veel grondstoffen en de technologische ontwikkeling. Die zullen hun weerslag hebben op hoe we wonen, werken, ontspannen en hoe we ons door de stad en de

regio bewegen. Deze visie is gebaseerd op de huidige beelden over hoe die transitie kan verlopen. Met de jaren zal meer duidelijkheid ontstaan over het tempo waarin en de manier waarop. Die inzichten zullen in gebiedsgerichte uitwerkingen worden verwerkt op het moment dat een nieuwe ontwikkeling van start gaat. Daarbij horen gerichte onderzoeken naar bijvoorbeeld woningbehoefte, verkeerscirculatie en milieueffecten, maar ook experimenten en vormen van tijdelijk ruimtegebruik. Er heeft al een eerste verkenning plaatsgevonden naar de effecten op het verkeer.

Binnenstedelijke ontwikkelingen hebben belemmeringen en hindernissen te overwinnen; de Dordtse Spoorzone is daar geen uitzondering op. Dat gaat over milieuzones en grondeigendommen, maar ook over de financiële opgave. Deze visie laat de ruimtelijke belemmeringen en hindernissen zien. Er is ook een eerste globale inschatting gemaakt van kosten en opbrengsten. Die is onderdeel van deel 2 van dit document over de ontwikkelingsstrategie, waarin onder meer ook aandacht is voor de inbreng vanuit de stad, de organisatiestructuur en de benodigde samenwerkingsverbanden.

## Regionale inbedding

Stedelijke ontwikkeling bij stations en haltes en investeringen in het spoor hangen nauw met elkaar samen. Daarom werken acht gemeenten, de



Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en de provincie Zuid-Holland samen in de 'Verstedelijkingsalliantie'. Die heeft de Spoorzone aangewezen als een van de dertien primaire transformatielocaties. De meeste daarvan liggen langs de Oude Lijn tussen Dordrecht en Leiden. De partners in de Verstedelijkingsalliantie hebben formele afspraken gemaakt met de rijksoverheid. In juni 2019 is de Woondeal ondertekend. In november 2019 is aanvullend daarop het Integraal Verstedelijkingsakkoord gesloten.

Deze bestuurlijke samenwerking is ook een antwoord op de grote urgentie van nieuwe woningen. De Zuidelijke Randstad is een van de drukste regio's van Nederland en blijft groeien. Er is sprake van een duidelijke trek naar de stad en er ligt een opgave om de steden bereikbaar te houden. In de zuidelijke Randstad als geheel zijn 210.000 woningen tot 2040 nodig. Dit zijn vooral woningen in (hoogstedelijke woonmilieus.

In deze akkoorden is onder meer afgesproken welke bouwproductie globaal op de openbaarvervoerslocaties wordt nagestreefd. Tezamen zijn de bouwlocaties langs de Oude Lijn goed voor zo'n 170.000 woningen. Er zijn ook afspraken gemaakt over bijvoorbeeld een evenwichtige spreiding van de sociale woningvoorraad, en hoe het Rijk deze ontwikkelingen ondersteunt. Afgesproken is ook dat een 'adaptieve ontwikkelstrategie' wordt toegepast. Dat betekent dat alle relevante ontwikkelingen voortdurend worden bijgehouden, zodat besluiten steeds worden genomen

op basis van informatie die volledig up-to-date is. Het integraal Verstedelijkingsakkoord spreekt ook van het toewerken naar een 'S-Bahnconcept' op de Oude Lijn. Voor Dordrecht betekent dat een directe verbetering van de verbinding met de regio Rotterdam en – met nieuwe stopplaatsen in de stad – voor het openbaarvervoersnetwerk in de stad zelf. Rijk en regio onderzoeken de voorwaarden om de huidige sprinterverbinding om te bouwen tot zo'n cityrailverbinding (ook wel S-Bahn, citysprinter of lightrail genoemd) in de 'Pre-verkenning Schaa sprong Metropoli taan OV Zuidelijke Randstad en Verstedelij king'.

Met de plannen voor de Spoorzone geeft de gemeente Dordrecht invulling aan haar deel van de afspraken.



## We zien een duidelijke trek naar de stad en er ligt een opgave om de steden bereikbaar te houden

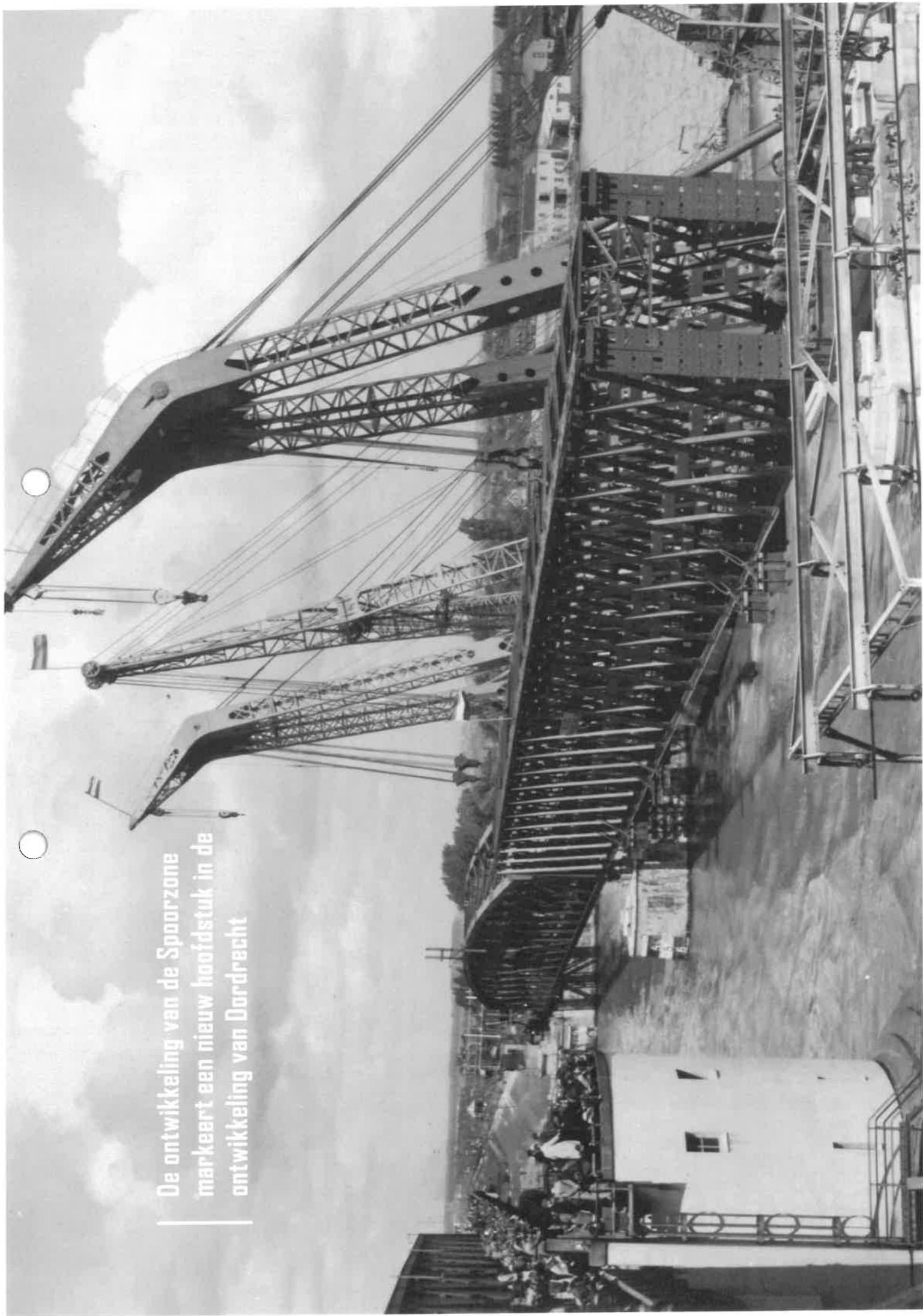


# Visie op de Spoorzone

2



De ontwikkeling van de Spoorzone  
markeert een nieuw hoofdstuk in de  
ontwikkeling van Dordrecht



## Oriëntatie op knooppunten

Met de Ontwikkelingsvisie Spoorzone kiest Dordrecht voor stedelijke ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied, op loop- of fietsafstand van stations. Dat markeert een nieuw hoofdstuk in de ontwikkeling van de stad, een keuze voor een groene en duurzame toekomst.

Stedelijke ontwikkeling en verbetering van het openbaar vervoer gaan hand in hand rond de 'Oude Lijn' tussen Dordrecht en Leiden. Ze hebben elkaar nodig. Omvorming van de huidige sprinterverbinding tot een vorm van cityrail, met lichter materieel dat sneller optrekt en afremt, vergroot de mogelijke frequentie en de reizigerscapaciteit. Dergelijk materieel maakt stopplaatsen mogelijk op kortere afstand van elkaar. Door woningbouw en economische functies te ontwikkelen rond deze stopplaatsen, stijgt het reizigersaanbod. Andersom maakt een kwaliteitsprong in het openbaar vervoer het aantrekkelijker voor investeerders om woningen te bouwen rond de halteplaatsen. Zo kan de Oude Lijn een grotere rol op zich nemen in de regionale mobiliteitsketens en vermindert de afhankelijkheid van de eigen auto.

Een oriëntatie op knooppunten van openbaar vervoer is tegelijk een keuze voor binnenstedelijk bouwen. We zetten de urgente behoefte aan nieuwe woningen en extra werkgelegenheid in om de bestaande stad duurzaam en aantrekkelijk in te richten. Het mes snijdt aan vele kanten: er is geen inbreuk op het landschap nodig, we maken gebruik van bestaande stedelijke voorzieningen, we versterken het sociale en economische draagvlak voor een vitale stad én we scheppen gunstige voorwaarden voor het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Het belang daarvan is groot.

Inherent is dat er extra inspanningen nodig zijn om de plannen te realiseren. Die hebben te maken met milieufactoren (bodem, geluid, veiligheid), met het grond eigendom dat over meer partijen is verdeeld dan buiten de stad, en met hogere kosten. Een intensiever stedelijk ruimtegebruik betekent doorgaans ook meer verharding, en daardoor minder capaciteit om regenwater vast te houden en een grotere opwarming bij warm weer. In de Spoorzone wordt daarom ook substantieel nieuw groen toegevoegd.

Dordrecht zet grote stappen in zijn ontwikkeling. Geregeld zijn opleveringen en openingen te vieren. Met Stadswerven krijgt Dordrecht er een uniek stedelijk woonmilieu bij, omsloten door het water van de Merwede en het Wantij. In Wielwijk wordt hard gebouwd aan het vervolg van de herstructurering die al zo'n vijftien jaar geleden is ingezet. In het zuiden groeit het economische complex van Dordtse Kil verder met de realisatie van het Stripark Dordrecht. En ook in de Spoorzone zelf staan op diverse plekken al bouwkranen. Stadsontwikkeling vergt een lange adem; de plannen voor de huidige bouwactiviteiten zijn al jaren geleden gemaakt. Deze Visie Dordtse Spoorzone is het begin van een volgende generatie projecten. Tussen nu en 2040 zullen de resultaten zichtbaar worden in de stad.

## Bij de keuze voor binnenstedelijk bouwen snijdt het mes aan vele kanten





Stationsomgeving



Maasterras



Amstelwijck



Leerpark en Gezondheidspark

# Ontwikkelingsgebieden

In de Dordtse Spoorzone liggen vier grote ontwikkelingsgebieden: het Stationsgebied met Spuiboulevard, het Maasterras, Leerpark/Gezondheidspark en Amstelwijk. De gecombineerde ontwikkeling van nieuwe stedelijke woon- en werkmilieus en beter openbaar vervoer maakt Dordrecht aantrekkelijker als woonplaats, zowel voor Dordtenaren die aan een volgende stap in hun wooncarrière toe zijn als voor woningzoekenden van buiten. Tegelijk versterkt zo'n verbinding de toch al innige economische relaties met de regio Rotterdam. De maritieme technologie en de zakelijke dienstverlening die deel uitmaken van het economische complex rond de haven van Rotterdam gedijen in een stedelijke omgeving. De Dordtse Spoorzone kan zo'n omgeving bieden, als die een hoge kwaliteit heeft en uitstekend is verbonden met andere economische en stedelijke centra in de regio Rotterdam.

## Ontwikkeling Stationsgebied

Langs de Spuiboulevard, in de 19e-eeuwse schil op de grens met de binnenstad, zijn diverse transformaties in gang gezet. Verschillende bouwprojecten en herinrichtingen van de openbare ruimte leiden tot een intensief stedelijk woonmilieu met een gemixt programma in de Schil-West (het gebied tussen de spoorweg en de Spuiboulevard). Verouderde kantoren worden vervangen of getransformeerd. Er zijn plannen voor zo'n 700 nieuwe woningen en een nieuw Huis van Stad en Regio ten noorden van het spoor en 400 nieuwe woningen aan de zuidzijde van het station.

## Ontwikkeling Maasterras

Maasterras biedt ruimte voor woningbouw en stedelijk economische functies. Het huidige ruimtegebruik is extensief en wordt bepaald door handel, productie en infrastructuur. Intensivering van het ruimtegebruik is wenselijk gezien de positie ten opzichte van het spoor en het centrum. Het gehele gebied bevindt zich binnen een paar minuten fietsen van station Dordrecht en kan er goed op worden aangesloten. Verder naar het zuiden, langs de Oude Maas en rond de A16, is verdere stedelijke ontwikkeling denkbaar.

## Ontwikkeling Leerpark en Gezondheidspark

Het gebied op en rond Leerpark en Gezondheidspark heeft in toenemende mate een regionale functie, met name voor onderwijs, sport en zorg. Het trekt veel bezoekers uit Drechtsteden, maar is ook interessant voor bezoekers uit een bredere omgeving (zoals Hoeksche Waard en West-Brabant). Er liggen kansen om het Leerpark en Gezondheidspark door te ontwikkelen tot een gemengd stedelijk gebied met nieuwe woningen en andere stedelijke functies. Ook de parkzone in de directe nabijheid kan een sterkere regionale functie krijgen. Een station op de locatie betekent een wezenlijke verhoging van de kwaliteit en regionale betekenis van het gebied, en vergroot daarmee ook het draagvlak voor het openbaar vervoer.

## Ontwikkeling Amstelwijk

Een nieuw station Amstelwijk, aan de zuidrand van de stad, markeert de positie van Dordrecht als poort naar de Randstad. Het is het beginstation van de cityrail en ligt nabij een knooppunt van hoofdroutes in het wegennet. De komst van cityrail is een must voor verdere ontwikkelingen, in navolging van de woonwijken Wilgenwende en Amstelwijk Park en het Businesspark Amstelwijk, en kan daar een vliegwiel voor zijn. Het Dordtse Kil II en III, maar ook van een gebied als de Nieuwe Dordtse Biesbosch. Behalve een bestemming voor steeds meer mensen, wordt Amstelwijk ook een transferpunt in het mobiliteitsnetwerk.





Stationsomgeving

Leerpark &  
Gezondheidspark

Amstelwijk

Maasterras

Toekomstige herontwikkeling  
Duivelseiland & Louterbloemen

7,5 km kansen langs  
het spoor

## Een nieuw stedelijk verband

Vier ontwikkelingsgebieden, één Spoorzone. Hoewel gespreid over een groot deel van Dordrecht en in ontwikkeling over een groot aantal jaren, hangen de ontwikkelingsgebieden nauw samen. Omdat ze allemaal worden ontsloten door de cityrail, omdat de ontwikkelingen allemaal bijdragen aan een klimaatbestendige en duurzame inrichting van de stad, maar dat niet alleen. Veel ontwikkelingsruimte wordt gevonden door gebieden beter aan elkaar te schakelen. Hoe beter een gebied toegankelijk is (van verschillende kanten, via verschillende verkeerssoorten, over aantrekkelijke routes), des te groter zijn de stedelijke ontwikkelingskansen.

De dijken, het water en de infrastructuur in de Spoorzone bieden volop aanknopingspunten om zulke schakels te leggen. Lange lijnen tussen die schakels vormen een samenhangend stedelijk landschap, geënt op de historisch gegroeide structuur. Dat maakt Dordrecht tot een hechtere stad. Dat is niet alleen van waarde voor de ontwikkelingen binnen de Spoorzone, maar ook voor andere gebieden met betekenis voor heel Dordrecht en de wijdere regio. Denk aan de binnenstad, die voor de meeste Dordtenaren achter het spoor ligt, of de Biesbosch, die voor de meeste Dordtenaren achter de N3 ligt.

Steeds staat of valt het succes van zo'n lange lijn of schakelpunt met de kwaliteit van de openbare ruimte. Routes en plekken moeten prettig zijn om te volgen of te verblijven. Een groene inrichting en leven op straat helpen daarbij. Op te veel plekken in de stad lopen wegen of spoorwegen die niet of moeilijk over te steken zijn. Of waar fietsers en voetgangers door minder prettige passages in tunnels en onder viaducten worden geleid. Behalve de spoorweg en de N3 gaat dat bijvoorbeeld om de Laan der Verenigde Naties en Overkampweg, de Dokweg die de stad van het water scheidt, en de Burgemeester De Raadsingel en de Spuiboulevard in het stadscentrum.

Wat nu barrières in de stad zijn, buigen we met een aantal ingrepen om tot aantrekkelijke en soms spectaculaire stedelijke verbindingen. De belangrijkste zijn (1) de inbedding van het centraal station in de stad, (2) de aanleg van het Maaspark, (3) het gebruik van de Stadsbrug, (4) de ontwikkeling van het Waterfront, (5) de totstandkoming van de Dordtse Loper en (6) de komst van een transferium bij Amstelwijk.

Het zijn verbindingen die tegelijk bestemmingen op zichzelf zijn. Het zijn de 'specials' in de Spoorzone die allemaal op hun eigen manier bijdragen aan een gezond, duurzaam en evenwichtig Dordrecht met een hoge kwaliteit van leven. Op de volgende pagina's worden ze een voor een getoond.







6

4

3

2

5

1



1



### Station

Een uitbreiding van het Weizigtpark boven de sporen. Een autovrije route naar de binnenstad. Het vernieuwde station wordt een verbindende schakel in de stad.

4



### Waterfront

Hier krijgt de teloorgegane relatie met de Oude Maas opnieuw gestalte. Een eigentijds waterfront om te wonen en te werken, voor cultuur, educatie en horeca.

2



### Maaspark

Een evenementenpark waaronder een parkeergarage verscholen gaat. Het verbindt het centrum met het Maasterras en houdt geluid van het spoor tegen.

5



### Dordtse Loper

Een aaneenschakeling van bijzondere plekken tussen binnenstad en Biesbosch. Hoogtepunten zijn de Gezonde Kilometer en de nieuwe verbinding bij het centraal station.

3



### Stadsbrug

Wordt omgevormd tot een spectaculaire wandel- en fietsroute. Ruimtes onder de brug worden bijzondere plekken in de woon- werkomgeving van het Maasterras.

6



### Poort Amstelwijk

De poort van de Randstad bij Amstelwijk. Transferpunt tussen auto, fiets en openbaar vervoer, tevens uitvalsbasis voor de Nieuwe Hollandse Biesbosch.

## Station Dordrecht

Een station tussen park en binnenstad. Waar verder in Nederland vind je dat? Als er één plek is om een mooie verbinding te leggen over het spoor heen, dan is het wel hier. Het te vernieuwen centraal station, dat meer nog dan nu een compleet vervoersknooppunt zal zijn.

Zou het niet mooi zijn om vanuit het Weizigtpark in één beweging naar de binnenstad te wandelen? Boven de sporen, over een traverse die aanvoelt als onderdeel van het park zelf? Het maakt de oversteek van het spoor voor voetgangers niet alleen eenvoudiger, maar tot een ware beleving. Het maakt het Weizigtpark, en in het verlengde daarvan het nieuwe Maaspark, tot een onderdeel van het centrum van de stad. Voor fietsers verbeteren we de tunnel ten oosten van het station.

Met de parktraverse wordt station Dordrecht het groenste van Nederland en een beleving voor treinreizigers. Als zij het station verlaten aan de centrumzijde, komen ze aan op een plein dat zowel aansluit op het park boven de sporen als op een fraaie, bomenrijke promenade naar de binnenstad. Voorwaarde om zo'n vloeiende en uitnodigende verbinding voor wandelaars en fietsers te maken, is dat we de route van de stationsentree naar de binnenstad (via de Stationsweg en de Johan de Wittlaan) autoluw maken. Dat betekent een knip in de Burgemeester De Raadsingel, en geen doorgaand autoverkeer meer op de Stationsweg en de Johan de Wittlaan. Precies op de kop van de Stationsweg staat het stationsgebouw. Het vormt een prachtig monumentaal geheel met de spoorverklapping. Dit gebouw uit 1872 heeft een gebruik nodig dat het terugbrengt in het hart van het stationscomplex. Wat is er immers mooier dan om deze monumentenstad te betreden via een rijksmonument?

## Dordrecht krijgt het groenste station van Nederland







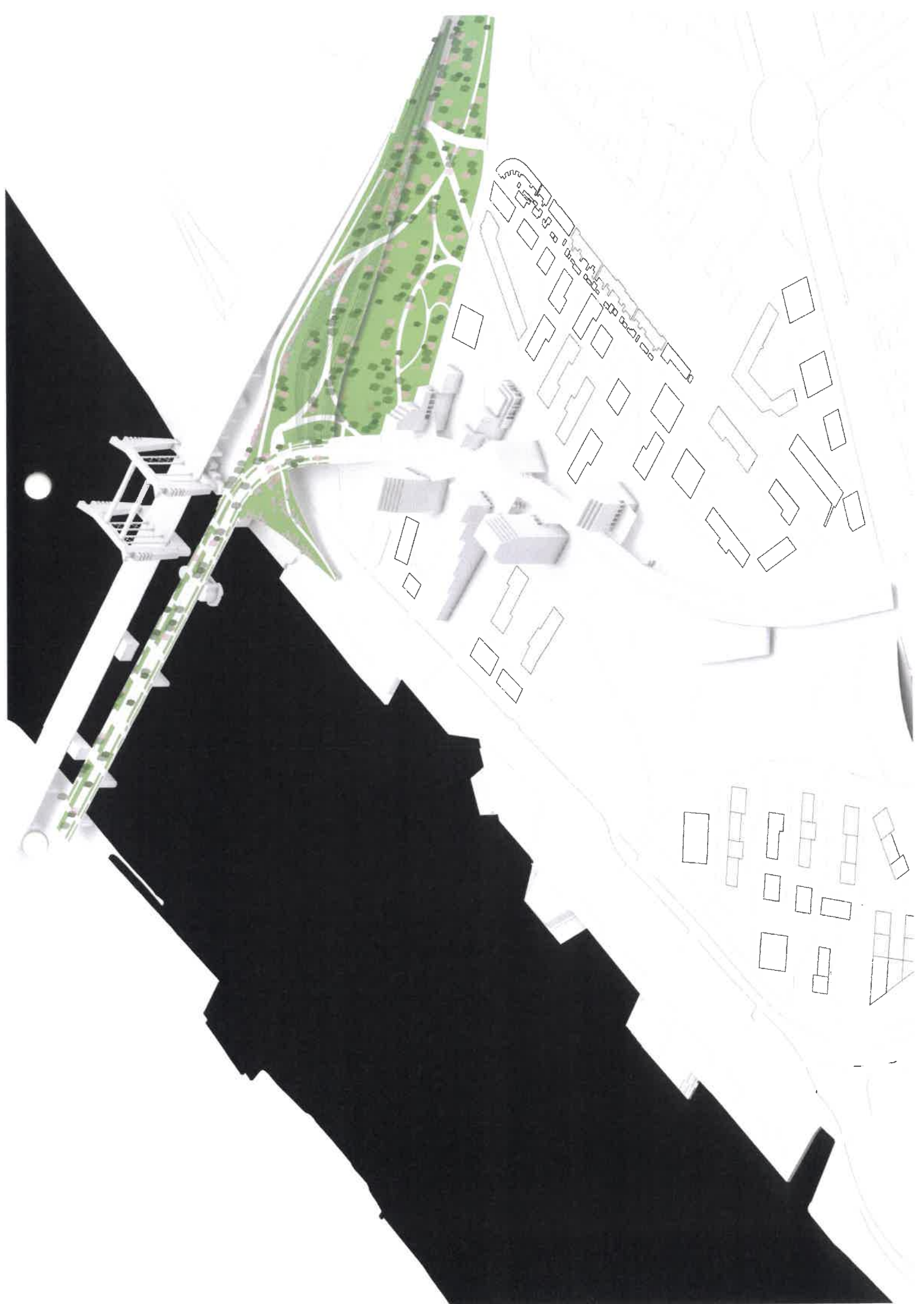
## Maaspark

Dordrecht heeft een paar mooie parken. Maar nog niet zo'n park. Stel je voor: langs het spoor bij het Maasterras ligt een bruisend groengebied waar op mooie dagen van alles gebeurt. Het Maaspark. Op de grasweiden zijn tientallen mensen met hun hobby bezig. Er zijn plekken om rustig te chatten; live of digitaal. Er zijn plekken waar beginnende jongleurs hun acts oefenen. Waar groepen jongeren hun bootcamps houden. Voortdurend fietsen er mensen voorbij – de naar Amstelveijk verlengde fietssnelweg F16 is geïntegreerd in het park. Intercity's passeren en cityrailtreinen stoppen op de halte Maasterras die in het park, nabij de brug wordt gesitueerd. De goederenspoorlijn naar de haven is uitgegroeid tot een attractie op zich. Mensen komen er speciaal voor naar het park: de goederentrein die zich langzaam een weg baant door het stedelijke groen.

Hoogteverschillen karakteriseren het park. Er loopt een groen talud tegen het spoor op. Dit parktalud functioneert als geluidsscherm voor de nieuwe bebouwing van het Maasterras. Eronder staan auto's geparkeerd en ligt een hub voor het goederentransport naar de binnenstad. Bij de brug loopt het fietspad geleidelijk omhoog. Die hellingen voegen unieke ruimtes toe aan het park. Mensen gebruiken ze als terras of tribune.

Natuurlijk zijn er beschutte, schaduwrijke plekken onder bomen of bij bosschages. Misschien staat er een insectenhotel, een zomerse stadscamping of iets anders bijzonders, als bewoners en organisaties in Dordrecht met zo'n idee zijn gekomen. En ieder jaar komt de kermis naar het park.





## Stadsbrug

Met een grote krul landt de Stadsbrug op Dordtse grond. Over het Maaspark heen, richting Maasterras. Voordat de Drechtunnel werd aangelegd, in 1977, was al het doorgaande autoverkeer over de Oude Maas aangewezen op deze brug. Het huidige viaduct boven het Papegat is daar een restant van. Het heeft de dimensies van een oude snelweg, maar is op dit moment alleen nog in gebruik bij fietsers, bussen en lokaal verkeer tussen Zwijndrecht en Dordrecht.

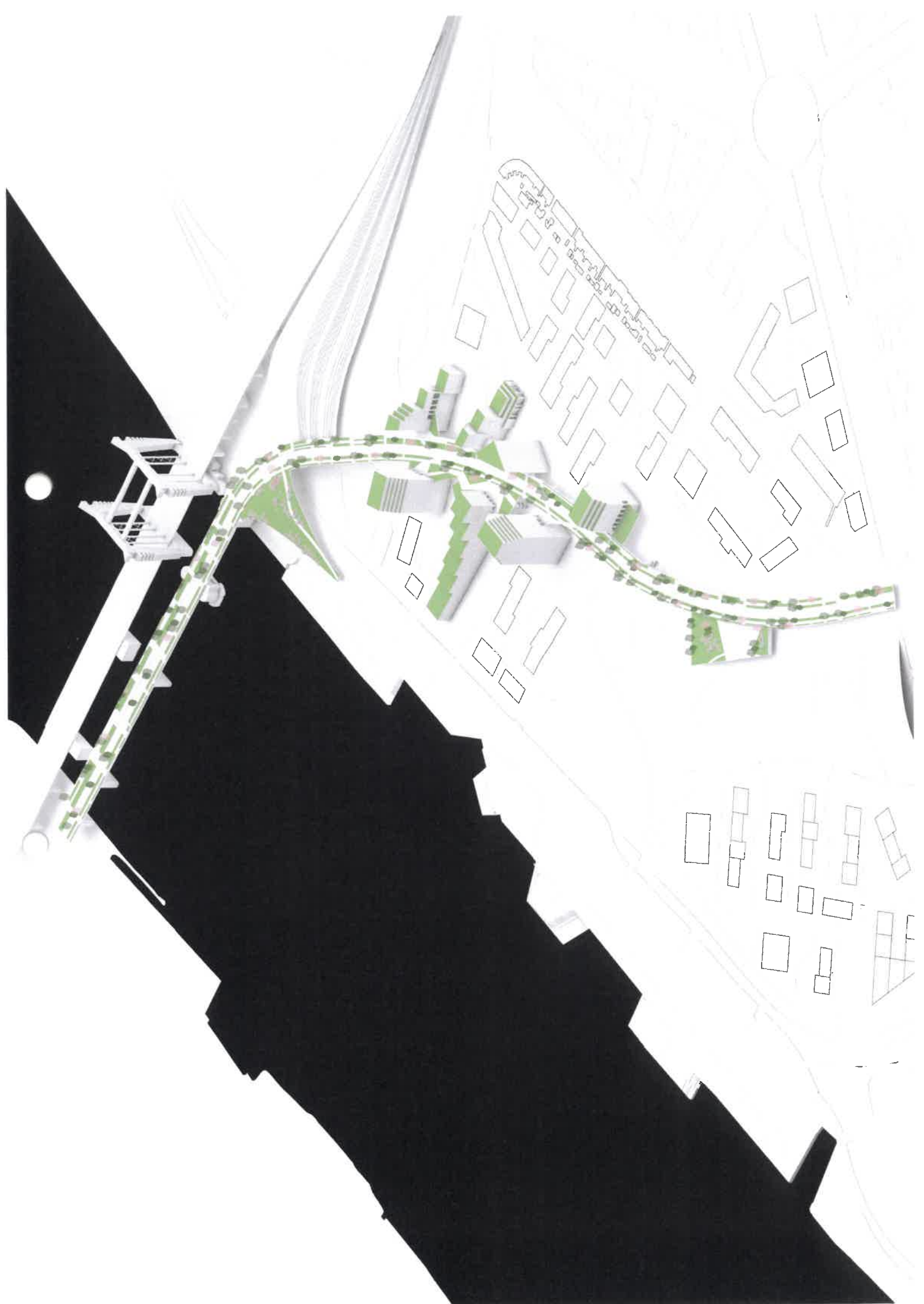
Monumentaal is de brug niet. Lang niet iedereen valt voor haar schoonheid. Maar Dordrecht zou haar toch gaan missen, als ze er ineens niet meer zou zijn. De ranke betonnen staanders, de eigenwijze lijn door de stad, de herinnering aan de jaren toen we allemaal auto gingen rijden.

Als we die brug nu eens reserveren voor voetgangers en fietsers? En verder alleen lijnbussen en alarmdiensten toelaten? Dat is nog eens een manier om de stad aan de rivier te beleven. Er is dan ineens ruimte bovenop voor beplanting en voor uitzichtpunten. Misschien zelfs voor een kiosk of andere kleinschalige bebouwing. Aan Dordtse zijde loop je zo het park langs het spoor in of het nieuwe Maasterras. Het wordt op zeker een populaire passage voor korte en lange wandelingen.

En onder de brug? Daar lopen de straten van de vernieuwde stad. Daar zijn schaduwwijke plekken om te zitten. Daar kunnen zich ondernemers nestelen, of culturele instellingen. Onder het viaduct wordt een begrip in de buurtcultuur van het Maasterras. Een eerste aanzet is al gemaakt met de streetart op de brugstaanders, gerealiseerd tijdens het Meeting of Styles-festival deze zomer. Een vervolgstap kan zijn om de brug alvast één of enkele dagen autovrij te maken, voor een markt, een pop-up park, een sportevenement of een andere manifestatie waar Dordrecht en Zwijndrecht elkaar ontmoeten.







## Nieuwe Waterfront

Het Maasterras heeft zijn naam niet voor niets. Zoals Dordrecht zich manifesteert in de binnenstad en in een gebied als Stadswerven, als stad aan een knooppunt van rivieren, zo kan Dordrecht zich ook hier weer naar het water keren. Op een manier die past bij het gemengde, stedelijke woon-werkgebied dat hier ontstaat. Met een groene openbare ruimte aan de kade, ingericht voor fietsers en wandelaars. Ter hoogte van de Dokweg is dat een open rivierfront, in aansluiting op het Maaspark, met een hotel als architectonische blikvanger. En langs de Handelskade is ruimte voor woningen, werkruimtes, onderwijs en onderin de bebouwing publieke functies zoals culturele instellingen en horeca.

Ooit lagen hier binnenschepen in de Spieringhaven, het Papegat en de Spoorweghaven. Later kwamen de industrie en de grote infrastructuur. Havens werden gedempt. De Oude Maas verdween in dit deel van de stad bijna letterlijk uit beeld. Straks wandel je zo, vanaf de binnenstad, het Maaspark of de Stadsbrug, door de straten van de nieuwe wijk naar het waterfront. En andersom: vanaf de aanlegplaats van de waterbus en -taxi aan het Maasterras wandel je zo Dordrecht in. Het wordt een gebied voor Dordtenaren, regiobewoners en toeristische bezoekers. Voorwaarde is dat de auto minder dominant wordt in het straatbeeld. De infraknoop wordt ontward. Mede dankzij een hub aan de Weeskinderendijk voor autoverkeer en goederenvervoer met bestemming binnenstad, wordt de Dokweg een goed overstreekbare stadsweg.







## Dordtse Loper

Stap de trein uit op station Leerpark/Gezondheidspark en je staat direct op een levendig plein middenin het Leerpark. Achter een royale onderdoorgang onder de N3, alleen bestemd voor voetgangers en fietsers, lonken het Stadspark XL en het Gezondheidspark. Hier loopt de Gezonde Kilometer, een kilometer lang sport, cultuur, wandelen, water, ecologie, spelen, ontdekken, verblijven en recreëren. Aan de ene kant ligt het stadspark dat uitnodigt tot ontspannen en bewegen, en aan de andere kant de sportfaciliteiten en medische voorzieningen van het Gezondheidspark.

Loop het centraal station uit en voor je ligt een uitnodigende promenade. Bomenrijen aan de zijkant en in het midden, uitnodigende tentjes in de plinten van de gebouwen, nauwelijks tot geen autoverkeer. Meteen is duidelijk dat dit de looproute naar het stadscentrum is. Zeker op dagen dat er activiteiten zijn georganiseerd. Een beeldtentoonstelling, een kunstmarkt, een voorproefje van de kerstmarkt...

Als we deze twee routes nu eens met elkaar verbinden? De Nassauweg loopt ertussen, een fraaie groene singel die al is klaargelegd als fietsroute. Die komt via het Weizigpark uit bij het station – nu een barrière, maar in de toekomst voorzien van een aanlokkelijke parkverbinding bovenlangs. Voor fietsers en voetgangers ontstaat zo een fraaie doorgaande verbinding in de stad.

Een verbinding die aan twee kanten prachtig aansluit het bestaande stratenpatroon. Aan de centrumkant richting Oude Maas, waar je aan de Hooikade op de Waterbus naar Zwijndrecht kunt stappen. Aan de kant van het Leerpark en Gezondheidspark richting Nieuwe Hollandse Biesbosch, via het park Stevenshof en de Schenkeldijk. Een verbinding tussen binnenstad en natuurgebied, langs oude en nieuwe delen van de stad – een echte 'Dordtse Loper'.



1



2



3



4

5

6



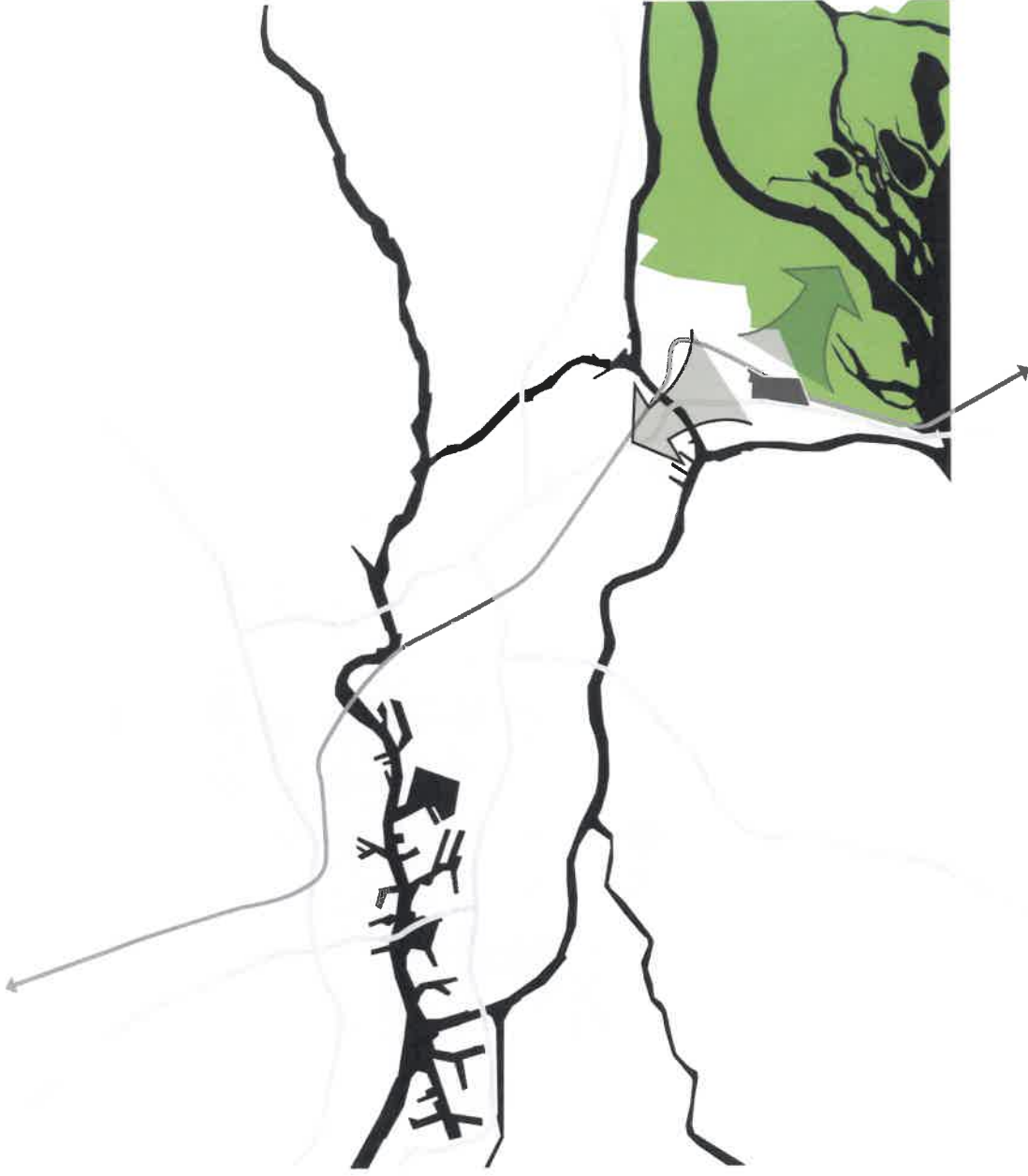


## Poort Amstelwijk

Wie Dordrecht nadert over de Moerdijkbrug of door de Kiltunnel, moet bij Amstelwijk opmerken dat de entree van de Randstad is bereikt. Hier vandaan rijdt de cityrail iedere paar minuten richting Dordrecht-Centrum en regio Rotterdam. Op weg naar werk in het centrum van Dordrecht? Naar familie in Zwijndrecht? Of naar een interland in de Kuip? Dan is het wel zo makkelijk om de auto te stallen in Amstelwijk. De trein brengt je verder. Of anders wel een deelfiets, want behalve de cityrail start hier ook de snelfietsroute F16.

Sommigen kiezen voor de snelle en comfortabele overstap. Anderen blijven hangen in Amstelwijk. Om een boodschap te doen, een postpakket af te halen, een snelle espresso te pakken. Of naar binnen te lopen in de streekwinkel. Een winkel die tegelijk dienst doet als voorpost van de Biesbosch. Alles wat nodig is om de rest van de dag door te brengen in de natuur van de Nieuwe Dordtse Biesbosch en het uitgestrekte Nationaal Park, is hier te vinden.

Zo kan Amstelwijk zich ontwikkelen tot een volwaardige stedelijke ruimte. Mensen komen er om volstrekt uiteenlopende redenen. Zakenlieden en vogelspotters. Buurtbewoners en overstappers. Hotelgasten en doorfietzers. Ze bewegen zich er allemaal doorheen.



**Sommigen kiezen voor de snelle  
en comfortabele overstap.  
Anderen blijven hangen**



# In 2040

- ... rijdt acht keer per uur een cityrail tussen Amstelwijk en Rotterdam
- ... vinden duizenden Drechtstedelingen ontspanning in het Maaspark
- ... loop je door een park over de treinsporen heen naar de binnenstad
- ... heeft Dordrecht er een sprankelend, modern waterfront aan de Oude Maas bij
  - ... is de stadsbrug over de Oude Maas geliefd erfgoed
- ... bouwen jongeren uit de wijde omtrek aan hun toekomst in een bruisend Leerpark
- ... blijven regiobewoners in conditie op en rond de Gezonde Kilometer in het Gezondheidspark
- ... komen bezoekers van nabij en ver weg naar Dordrecht voor zowel de binnenstad als de Biesbosch
  - ... heeft Amstelwijk zich ontwikkeld tot een herkenbare toegangspoort van de Randstad
    - ... fiets je over de fietssnelweg F16 diep de stad in
  - ... genieten alle bewoners van een groene, gezonde en vitale stad.





Entree van de randstad

Fietsen en wandelen

Gezondheid en kennis

Groen station

Stad aan het water

Het spoor verbindt



# Doelen

3

---



**Wat kunnen we bereiken en wat is daar voor nodig?**

- 1** **Wat voor woningen willen we bouwen?**
- 2** **Welke banen verwachten we?**
- 3** **Hoe houden we Dordrecht bereikbaar?**
- 4** **Hoe maken we de stad klimaatbestendiger?**

### 3. Wat kunnen we bereiken en wat is daarvoor nodig?

Ontwikkelingen in de Spoorzone dragen bij aan de benodigde groei van het aantal woningen en arbeidsplaatsen in Dordrecht. Maar de doelen reiken veel verder. Ook kwalitatief zetten we grote stappen vooruit. De drijvende kracht achter de ontwikkelingen is de wens om Dordrecht de toekomst in te loodsen met een veerkrachtige bevolking en een hoger welvaartsniveau, in een groene en schone omgeving die bestand is tegen de opwarming van het klimaat. Alle plannen staan in dat teken.

#### Wat voor woningen willen we bouwen?

Bouwlocaties of herontwikkelingen nabij stations nodigen uit tot een stedelijk woonmilieu. Dat betekent relatief veel woningen per hectare, een hoog aandeel appartementen en een attractieve openbare ruimte. Behalve woningbouw is er ook plaats voor andere functies. Naast buurtvoorzieningen zoals huisarts, basisschool en plantsoen gaat dat ook om voorzieningen met een stedelijk of regionaal bereik, om werkgelegenheid, om groene ruimte die uitnodigt om te sporten en te ontspannen. Juist de combinatie van functies, zonder harde scheidslijnen, zorgt voor de spannende en veelzijdige woonomgeving waar liefhebbers van het stedelijke leven zich toe aangetrokken voelen.

De woningbouwbehoefte stijgt hard. Dat geldt in het bijzonder voor de vraag naar wonen in een stedelijke omgeving. Wonen in de stad is in trek bij een breed scala aan doelgroepen, waaronder hoger

opgeleide bevolkingsgroepen. Het gaat om kleine huishoudens maar zeker ook om gezinnen. Het aanbod in Dordrecht in dat segment is tot op heden bescheiden. Door de kansen in de Spoorzone te benutten, hoeven Dordtenaren niet uit te wijken naar een andere stad. Andersom komt Dordrecht in beeld bij woningzoekenden in bijvoorbeeld de regio Rotterdam. Dat heeft een positieve uitwerking op het aanbod aan winkels, scholen en andere voorzieningen in de stad en is een pre voor bedrijven die een vestigingslocatie zoeken.

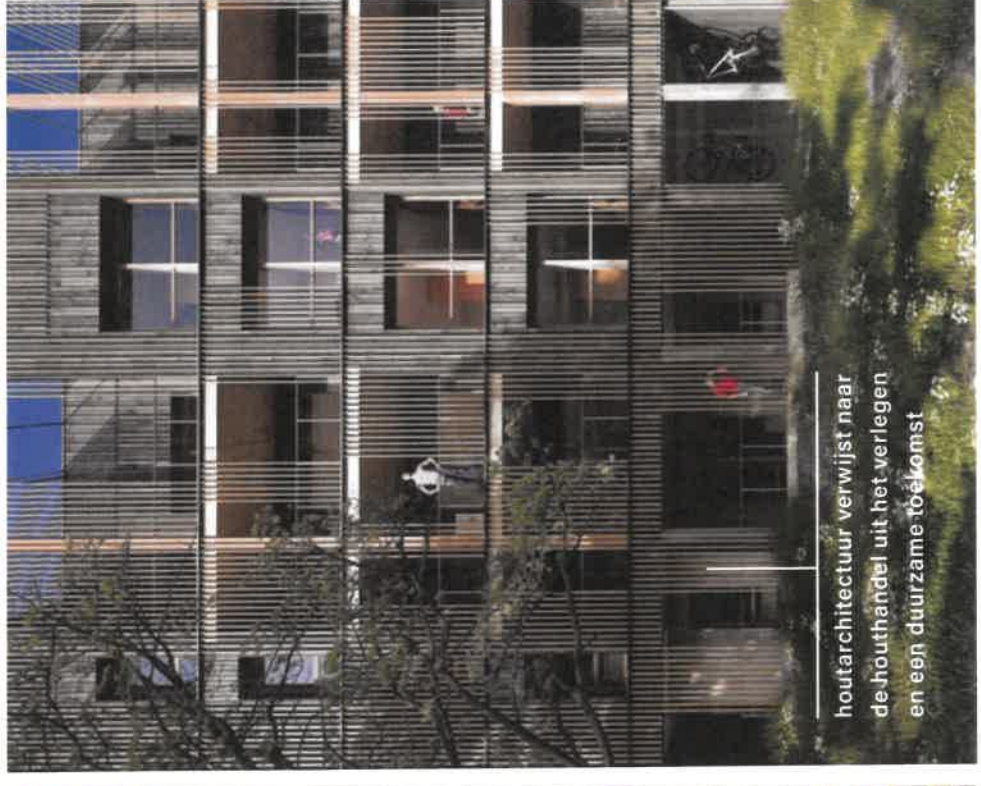
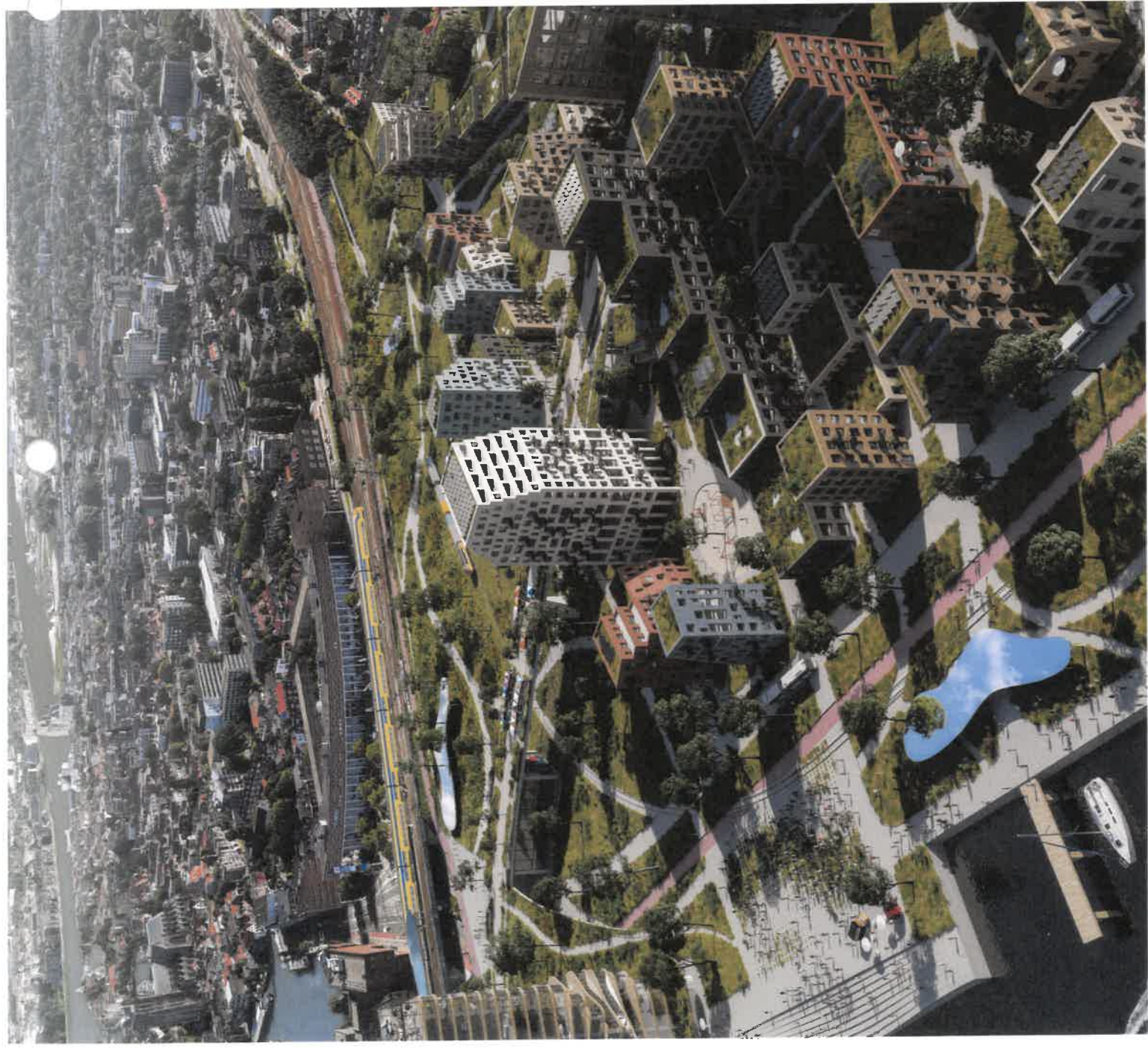
De Spoorzone heeft een capaciteit van zo'n 6000 woningen, allemaal in de nabijheid van regionaal openbaar vervoer. Op iedere tien woningen die Dordrecht nu heeft, komt er in de Spoorzone één bij. Met die aantallen kunnen we serieus werk maken van de ambitie om een groter en gevarieerder woningaanbod te realiseren. We geven uiteenlopende partijen de kans om te bouwen. Opdrachtgevers kunnen gevestigde ontwikkelaars en corporaties zijn, maar ook collectieven van burgers of kleinschalige ondernemers. Daardoor krijgen nieuwe woonconcepten de ruimte. Hier kunnen collectieven terecht die samen een tuin beheren, die bijzondere voorzieningen delen zoals een muziekstudio en die voor de buurt openstellen, die gezamenlijk zorg inkopen. Er is ruimte voor tijdelijke huisvesting met een hoog serviceniveau. Met eenheden van twintig tot dertig woningen kunnen gemeenschappen ontstaan die naar elkaar omzien, informeel of via afspraken (denk aan studenten die een lage huur betalen, maar als tegenprestatie wel zorg verlenen aan senioren in hetzelfde complex).

#### Circulair en energieleverend bouwen

Bij een klimaatbestendige stad hoort een klimaatbestendige manier van bouwen. De traditionele bouw met veel beton leidt tot een forse uitstoot van CO<sub>2</sub>. Bouwen in hout betekent 55 ton minder uitstoot en 45 ton CO<sub>2</sub>-opslag per woning. Opgeteld is dat evenveel als de totale CO<sub>2</sub>-emissie die een gemiddeld huishouden gedurende vijf jaar veroorzaakt (inclusief energieverbruik, mobiliteit, vliegverizen en de emissie bij de productie van consumptieartikelen). Met streekmaterialen als vlas, hennep en elzenhout zijn prachtige, circulaire woonbuurten te maken – Dordrecht zal dat laten zien. Op natuurinclusieve manier, die de biodiversiteit in de stad een zet in de goede richting geeft.

De ambitie is om energieleverend te bouwen: de woningen en andere gebouwen leveren meer energie op dan ze verbruiken. Middelen daarvoor zijn bijvoorbeeld hoogwaardige isolatie, zonnepanelen en zonneboilers, warmtepompen, warmte-koude opslag of energieopwekkend vensterglas. Stedelijke milieus in relatief hoge dichtheden, zoals die in de Spoorzone, lenen zich goed voor collectieve energievoorzieningen. Afhankelijk van de plek kunnen nieuwe woningen ook op het warmtenet worden aangesloten. Drechtsteden wil in 2050 energieneutraal zijn. De woningbouw in de Spoorzone zet die ambitie kracht bij.





houtarchitectuur verwijst naar  
de houthandel uit het verleden  
en een duurzame toekomst



### Welke banen verwachten we?

De 'stedelijke milieus' uit de vorige paragraaf zijn gemengde milieus. Er is ruimte om te wonen en te werken. De 'nieuwe economie' is een stedelijk georiënteerde economie, nauw vervlochten met meer traditionele economische omgevingen zoals havens, industrieterreinen en kantoorparken. Kleine en middelgrote ondernemingen werken samen met of in opdracht van grote bedrijven aan hooggespecialiseerde diensten en producten, en zoeken naar innovatieve oplossingen voor een duurzame productie of bedrijfsvoering. Onderzoeks- en onderwijsinstellingen zijn onmisbaar in zo'n economisch 'ecosysteem' – de bestaande samenwerking in het Leerpark is daar een toonbeeld van. Op mariëem-technologisch gebied maakt Drechtsteden deel uit van het cluster van de Rotterdamse haven, een van de redenen om de fysieke verbinding met de regio Rotterdam te versterken.

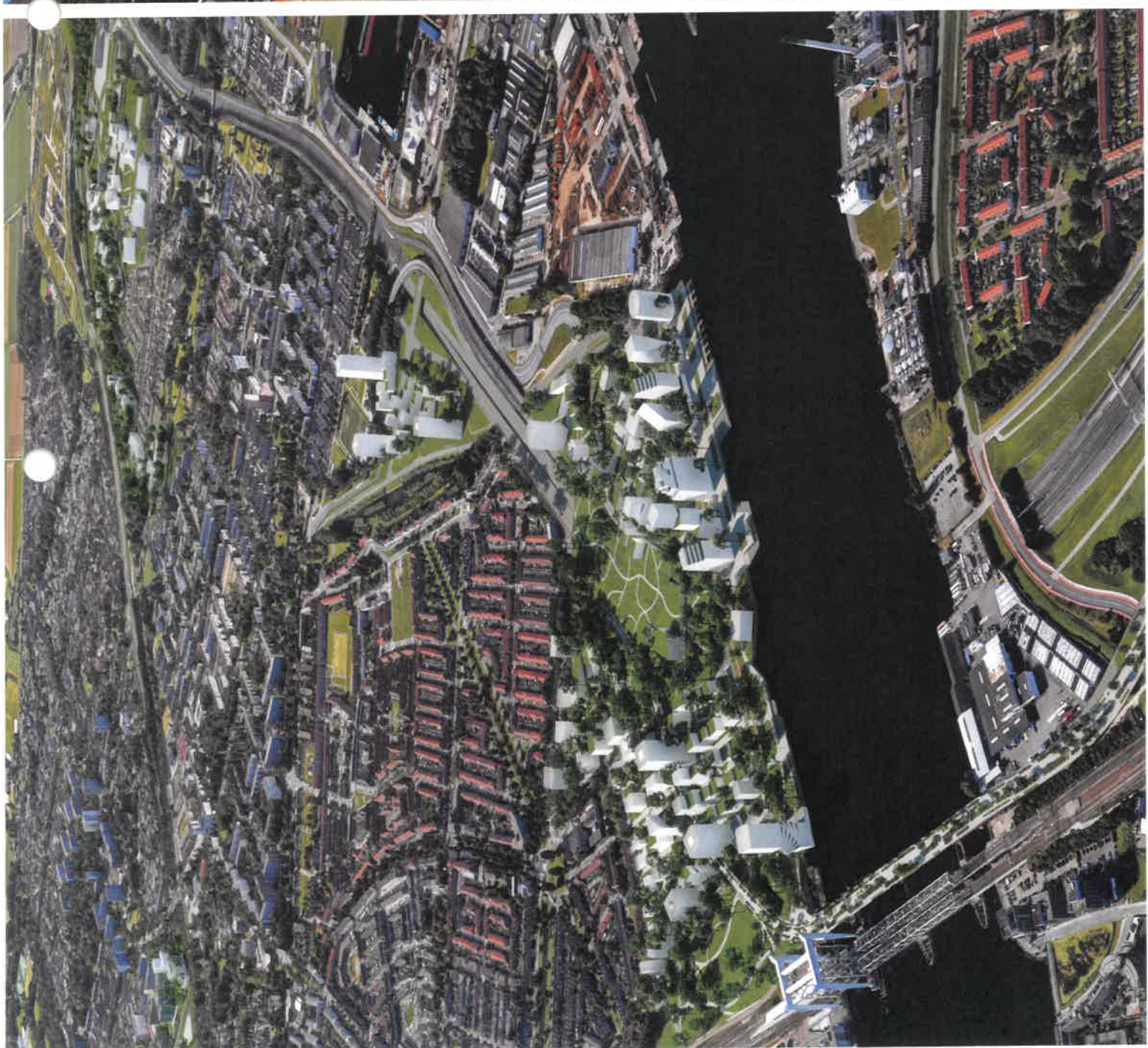
### Rijk geschakeerd aanbod aan werkomgevingen

Er bestaat steeds meer behoefte aan een grote variatie in werkomgevingen. De Spoorzone biedt daar gelegenheid voor: werkplekken thuis, in flexkantoren, in studio's en ateliers, in vrijgekomen hallen, in kleine en grote kantoren waar ook publiekfuncties aan verbonden zijn. Bij de vestigingsplaatskeuze van bedrijven speelt een inspirerende en goed bereikbare woonomgeving een grote rol. Zij zoeken hun werknemers op in plaats van andersom, zoals vroeger vaak het geval was.

We zorgen in de Spoorzone daarom voor een rijk geschakeerd aanbod aan werkomgevingen, en we geven ondernemers ruimte om een eigen plek te creëren, zolang zo'n initiatief de ontwikkeling van het beoogde stedelijke milieu ondersteunt. Denk aan een waterfront aan de Handelskade, ruimtes onder de aanlanding van de Stadsbrug, kleine kantoren bij centraal station en multifunctionele nieuwbouw met publieke functies in de plinten. Aan de voet van de Stadsbrug is ruimte voor een hotel en in een geluidsscherm langs de A16 kan ruimte voor retail worden geïntegreerd.

Publieksgerichte voorzieningen ondersteunen het stedelijke milieu en leggen een basis onder een veelzijdige, gezonde economie. Voor banen in de zorg en het onderwijs, voor zover niet direct verbonden aan de woonomgeving, zijn het Gezondheidspark en het Leerpark de eerst aangewezen locatie. Het Leerpark is ook de plek waar start-ups ruimte krijgen. De Duurzaamheidsfabriek en binnenkort ook de Maakfabriek laten zien dat daar een goede voedingsbodem voor aanwezig is. Tot slot liggen er kansen om de bereikbaarheid van toeristisch-recreatieve trekpleisters zoals de historische binnenstad en de Dordtse Biesbosch te verbeteren. Ook dat is goed voor de werkgelegenheid. In totaal verwachten we dat de nieuwe ontwikkelingen ruimte bieden aan 84.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak voor andere functies dan wonen, waaronder economische functies.







## Hoe houden we Dordrecht bereikbaar?

Groei van de bevolking en de economie leidt tot meer mobiliteit. Om Dordrecht duurzaam, leefbaar en bereikbaar te houden, moet de dominantie van het autoverkeer verminderen. Dat vraagt om een mobiliteitstransitie. Het geeft kans om openbare ruimten autoluw of autovrij te maken en zo een grotere betekenis voor het publieke leven te geven. Met name in het stadscentrum, bij uitstek het domein waar mensen samenkomen, is dat belangrijk. Met de ontwikkeling van de Spoorzone zetten we daarom een volgende stap in het autoluw maken van de 19e-eeuwse schil om de binnenstad.

Herstructureringsgebieden als het Maasterras krijgen een autoluwe inrichting met een beperkt aantal parkeerplaatsen op straat. Dat is een voorwaarde om een woon- en werkmilieu in stedelijke dichtheden te combineren met een groene, aantrekkelijke leefomgeving. We verminderen het oppervlak aan asfalt in het Maasterras en omgeving met een op voetgangers en fietsers afgestemde inrichting van de Stadsbrug, een overzichtelijkere aansluiting van het stedelijke wegennet op de A16 en een smaller profiel voor de Dokweg, zodat een goede en aantrekkelijke verbinding ontstaat tussen Maasterras en de Oude Maas. Op de N3 kan de maximumsnelheid worden teruggebracht, om de invloed van het autoverkeer op de omgeving te verminderen.

Centrale parkeeraccommodaties maken het

mogelijk om autoverkeer in het stadscentrum terug te dringen. Automobilisten wandelen vanaf daar naar hun bestemming, pakken een deelfiets of stappen over op openbaar vervoer. In de Spoorzone zijn de Weeskinderdijk en Amstelwijk in beeld voor zo'n centrale parkeerveroorziening, waarbij de Weeskinderdijk ook een functie heeft voor het buurtparkeren en kan gaan fungeren als een hub voor de distributie van goederen in de binnenstad. Buiten de Spoorzone heeft het parkeerterrein bij het Energiehuis aan de Noorddijk zo'n functie. Voor bewoners van de binnenstad zal voldoende parkeergelegenheid beschikbaar moeten blijven. Bestaande parkeergarages kunnen daar een rol in krijgen.

## Introductie van cityrail

Wie woont of werkt nabij het openbaar vervoer, is sneller geneigd om te kiezen voor het openbaar vervoer. Door woningbouw en werkgelegenheid toe te voegen rond stations van de Oude Lijn, neemt het reizigersaanbod toe. Met meer reizigers kan een kwaliteitslag gemaakt worden in deze spoorverbinding, met lichter materieel, een hogere frequentie en meer stations. Dat maakt het spoor weer voor meer reizigers interessant. Dat geldt zeker als de cityrail soepel aansluit op andere vervoersvormen. Denk aan bus, taxi, waterbus, eigen auto, deelauto, eigen fiets of e-bike, deelfiets, enzovoort. Mensen zullen hun rit in de toekomst nog beter dan nu kunnen optimaliseren door al deze verschillende vervoerssystemen aaneen te

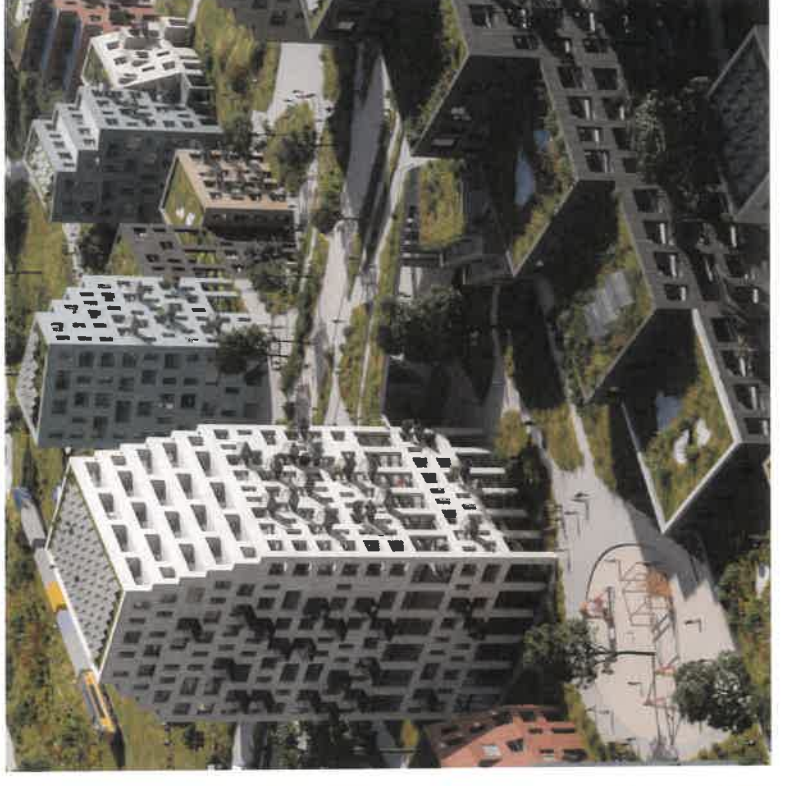
schakelen.

Stations groeien uit tot knooppunten in zulke ketenreizen. Zo'n knooppunt functioneert het beste als er ook iets te doen is, als de openbare ruimte aangenaam is ingericht en er voldoende publiek op straat is. Daar zijn weer woningen, bedrijven, winkels, horeca en andere publiekvoorzieningen voor nodig. Het zijn geliefde vestigingsplekken bij bewoners en ondernemers die zich aangetrokken voelen tot het stedelijke leven, en bedrijven die baat hebben bij passerende publieksstromen.

## Bevorderen van het fietsverkeer

Ook de fiets heeft een prominente positie in het mobiliteitsbeeld van de toekomst. Binnenstedelijke ontwikkelingen zoals in de Spoorzone, met de korte verplaatsingsafstanden die daarbij horen, zorgen voor een nieuwe stimulans voor het fietsverkeer. Dordrecht maakt al langer werk van de verbetering van de fietsinfrastructuur. Dat krijgt een vervolg met nieuwe en goede verbindingen onder of over het spoor, meer faciliteiten voor stalling en deelfietsen bij stations en haltes, en aantrekkelijke fietsroutes op verbindingen waar nu het autoverkeer nog dominant is. Met de opkomst van de e-bike is de fiets ook voor langere afstanden in beeld gekomen. Dordrecht speelt daarop in met een netwerk van snelfietsroutes. Ontwikkelingen in de Spoorzone geven aanleiding om parallel aan het spoor de regionale snelfietsroute te verlengen: de F16 die nu tussen Rotterdam en de Stadsbrug loopt.







**Hoe maken we de stad klimaatbestendiger?**

Stedelijke woonmilieus zijn in toenemende mate ook groene woonmilieus. Het terugdringen van het autoverkeer en vooral de parkeer ruimte op straat legt de weg open naar een groene inrichting van de openbare ruimte. Die kan allerlei vormen aannemen: parken, plantsoenen, groenstroken langs fiets- en voetgangersroutes, bomenrijen, collectieve tuinen, groene daken, groene wanden, enzovoort. Zeker in de Spoorzone levert stedelijke intensivering netto extra groen op. Het woningbouwprogramma krijgt tenslotte grotendeels vorm op bestaande bedrijventerreinen en in te transformeren bestaande bebouwing. De overmaat in weginfrastructuur wordt afgebouwd. Een voorbeeld is het nieuwe Maaspark: nu een parkeerterrein en sporeemplacement, straks een uitnodigend parkgebied.

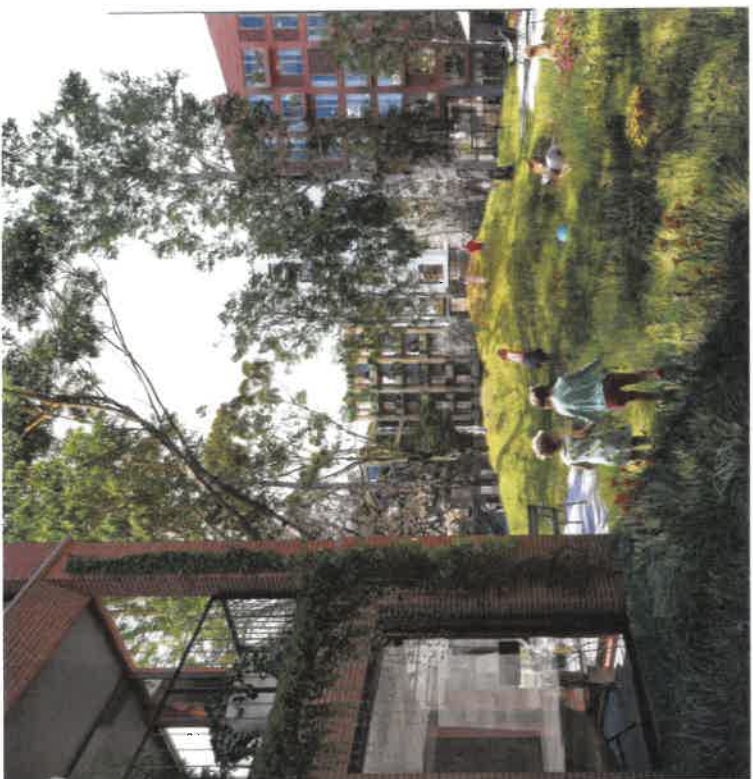
Groen in de stad is om meer dan één reden belangrijk. Een groene, verkeersluwe openbare ruimte nodigt uit tot sociaal contact en tot wandelen, fietsen en sporten, kortom tot een gezonde leefstijl. Zeker in combinatie met open water en de schaduw van bomen gaat het ook het urban heat island-effect tegen, het fenomeen dat het in de stad tot zeven graden warmer is dan in het buitengebied. En groen en water vergroten de biodiversiteit in de stad en daarmee de veerkracht van het ecologische systeem in de wijde omgeving.

**Groene en waterrijke inrichting**

Bij de inrichting van de openbare ruimte (en zo mogelijk ook in de architectuur van de bebouwing) volgen we de drieslag in het waterbeleid: vasthouden, bergen, afvoeren. Periodes van extreme buien wisselen tegenwoordig af met lange periodes van droogte; in de toekomst lijkt deze tendens zich nog verder voort te zetten. Door regenwater zoveel mogelijk vast te houden waar het valt, raakt de riolering niet overbelast en ontstaan reservoirs voor lange periodes van droogte. Groen en open water maken dat mogelijk; zeker als het waterpeil tijdelijk kan worden verhoogd (bijvoorbeeld op een 'waterplein'). Als vasthouden niet mogelijk is, is 'bergen' de volgende optie. Regenwater dat is een gescheiden rioolstelsel nodig. Regenwater dat op gebouwen en verharde oppervlakten valt, wordt dan opgevangen in een afzonderlijk riool waarin het niet naar een waterzuiveringsinstallatie stroomt, maar naar een bergingsbassin. Pas als er echt geen andere mogelijkheid is, wordt overtollig regenwater afgevoerd naar de rivieren of het reguliere riool.

**Compleet pakket klimaatmaatregelen**

Stedelijke intensivering in de Spoorzone leidt zo tot een meer klimaatbestendige inrichting. Samen met de mobiliteitstransitie (die tot een kleinere gemiddelde vervoersemissie per persoon moet leiden), bebouwing die netto energie levert in plaats van verbruikt en de nieuwe stimulansen voor een innovierend bedrijfsleven, ontstaat een compleet pakket aan klimaatmaatregelen.







# Ontwikkelvisie Spoorinfrastructuur

4

## Ontwikkelingsvisie spoorinfrastructuur

Nooit meer dan acht minuten op het perron. Zes halteplaatsen in Dordrecht, en nog veel meer op het traject naar Rotterdam Centraal. Toch een korte reistijd, omdat de treinen snel optrekken en afremmen. Overzichtelijke, comfortabele coupés. De komst van een cityrail op de Oude Lijn betekent een enorme kwaliteitsslag voor het openbaar vervoer in Dordrecht. Voor veel meer mensen dan nu wordt het openbaar vervoer een aantrekkelijke optie. Zeker naarmate het eenvoudiger is om in de buurt van het station de fiets te stallen of de auto te parkeren, om een deelfiets of –auto te pakken, of om over te stappen op een bus of een intercity.

Met station Dordrecht als centraal vervoersknooppunt, nieuwe stations voor sprinter en cityrail in Amstelwijk en Leerpark/Gezondheidspark en nieuwe cityrailhaltes aan de Copernicusweg, de Galileilaan (het huidige station Dordrecht Zuid) en Maasterras wonen tienduizenden Dordtenaren op loop- of fietsafstand van een halte of station. Dankzij de gebiedsontwikkelingen in de omgeving van de stations komen daar nog pakweg tien- tot vijftienduizend omwonenden bij. Tel daar de arbeidsplaatsen en de leerplekken bij op, plus de mensen die Dordrecht in hun vrije tijd of om zakelijke redenen bezoeken, en er ontstaat een enorm reizigerspotentieel. Dat rechtvaardigt nieuwe investeringen in de spoorinfrastructuur van Dordrecht.

**Nooit meer dan acht minuten  
op het perron**

### **Aansluiting op ontwikkelingsgebieden**

Voorlopig is Dordrecht CS de spooraansluiting van Maasterras. Bij groeiende reizigersaantallen, als onderdeel van een cityrailsysteem, kan Maasterras een eigen halte krijgen, naast de spoorbrug over de Oude Maas. Deze halte ondersteunt ook de binnenstad en ontwikkelingen in de omgeving van de Spuiboulevard. Bij Dordrecht CS komt in dit geval de nadruk meer te liggen op bovenregionale verbindingen en overstapmogelijkheden.

Ook de kansen op een station Leerpark/

Gezondheidspark zijn niet afhankelijk van de komst van een cityrail. Zolang dat systeem er niet is, kan Leerpark/Gezondheidspark een (al dan niet tijdelijk) sprinterstation krijgen. Daarvoor moet het huidige station Dordrecht Zuid ongeveer een kilometer naar het noorden worden verplaatst. Met cityrail kan op dezelfde plek een halte terugkeren. Tussentijds moet een alternatieve oplossing met bijvoorbeeld een R-netbus naar Dordrecht CS en deelsystemen (zoals een deelfiets) worden verzorgd voor de gebruikers van dit station.

Als keerpunt van de cityrail biedt Amstelwijk de kans om uit te groeien tot een schakelpunt in ketenreizen.

Een ligging zo dicht mogelijk bij de aansluiting op de A16 en de N3 vergroot het perspectief op een functie als regionaal P&R-terrein. De ligging aan de zuidgrens van het stedelijk gebied zorgt voor kansen als recreatief transferium: als uitvalsbasis voor de Nieuwe Dordtse Biesbosch.

### **Extra haltes Galileilaan en Copernicusweg**

Bij de komst van een cityrailsysteem kunnen haltes dichterbij elkaar worden aangelegd. Grote delen van Dordrecht kunnen zo rechtstreeks op het regionale openbaar vervoer worden aangesloten. Naast een halte aan de Galileilaan, op de plek van het huidige station Dordrecht Zuid, kan er ook een nieuwe halte komen op de kruising met de Copernicusweg. Dat betekent een verdere versterking van het openbaarvervoerssysteem, vooral omdat de woonwijk Sterrenburg daarmee beter op het spoor wordt ontsloten. De aanleg van beide haltes kan aanleiding geven voor nieuwe gebiedsontwikkelingen in de onmiddellijke omgeving.

### **Stations en haltes**

Het gewenste eindbeeld bestaat wat betreft de stopplaatsen uit één intercitystation, twee stoptreinstations waar zowel de cityrail als de sprinters naar Brabant halteren, en drie haltes die alleen voor de cityrail zijn bestemd:

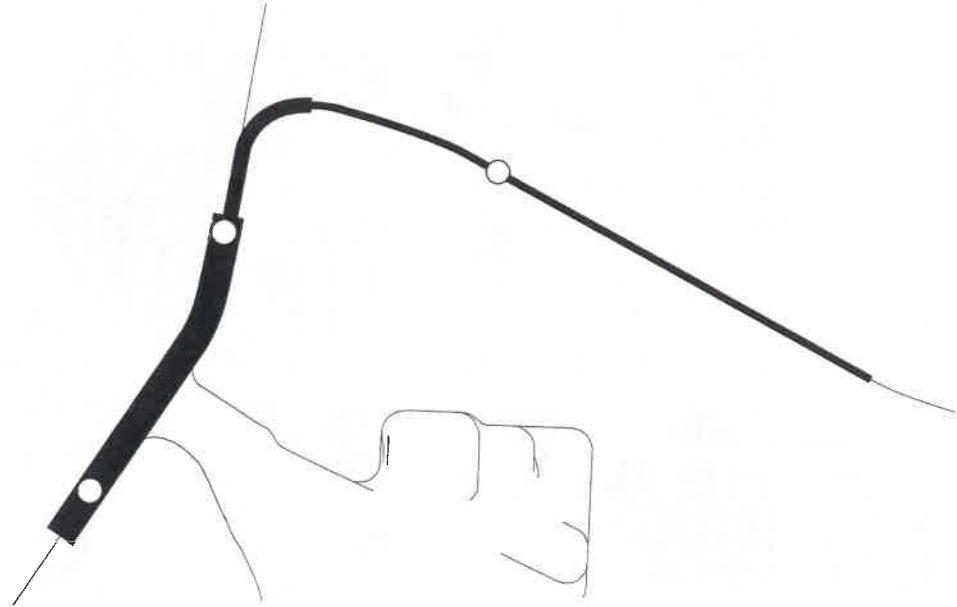
- de halte Maasterras,
- het te vernieuwen intercitystation Dordrecht,
- het stoptreinstation Leerpark/Gezondheidspark,
- de halte Galileilaan (Dordrecht Zuid),
- de halte Copernicusweg,
- het stoptreinstation Amstelwijk.

### **Goederenvervoer over het spoor**

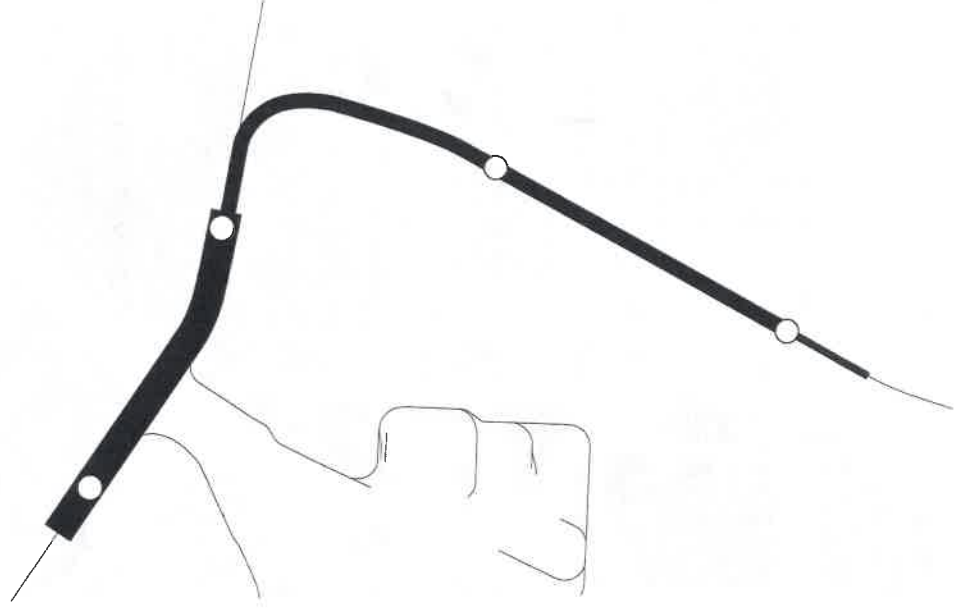
Omwille van de veiligheid en de leefbaarheid in de Spoorzone, blijft de gemeente zich inzetten om het vervoer van gevaarlijke stoffen van het spoor door Dordrecht af te krijgen. Alternatieven zijn de aanleg van een exclusief goederenspoor tussen Rotterdam en Brabant en het vervoer van gevaarlijke stoffen over water.



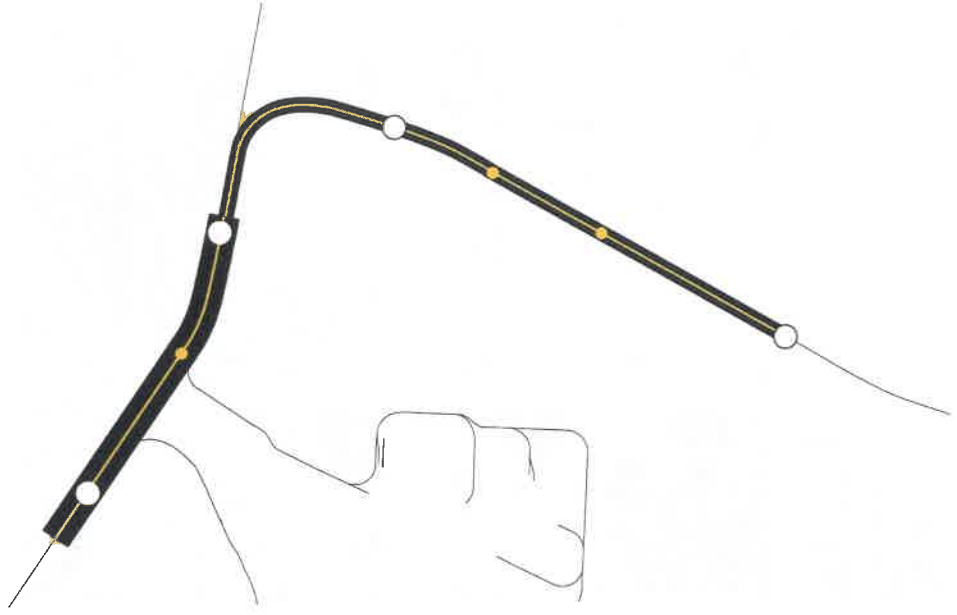
Huidige situatie



Nieuwe situatie sporen en stations



Nieuwe situatie met de cityrail



### Spoorcapaciteit

Tussen Dordrecht en Rotterdam kunnen acht treinen per uur per richting gaan rijden. Dat is de maximale frequentie die de spoorbrug over de Oude Maas kan verwerken. Het betekent een verdubbeling van de huidige sprinterfrequentie.

De cityrail (ook wel aangeduid als S-baan, citysprinter of lightrail) heeft zijn beginpunt in Amstelveen. Aankomende treinen kunnen daar keren en enige tijd gestald staan. Daardoor blijft op Dordrecht CS voldoende ruimte beschikbaar voor de interciti's, de sprinters naar Brabant en de stoptreinen naar Gorinchem en Geldermalsen. Het cityrailsysteem maakt gebruik van hetzelfde spoorstelsel als de huidige treinen. Wel is uitbreiding van de spoorcapaciteit noodzakelijk. Op dit moment liggen er drie sporen tussen Dordrecht CS en Leerpark, en verder naar het zuiden twee sporen. Met name zuidelijk van Leerpark zal versterking noodzakelijk zijn. Verder onderzoek moet uitwijzen wat haalbaar is en wat nodig is. Daarbij wordt ook de vernieuwing van station Dordrecht Centraal betrokken.

### Vernieuwing Dordrecht Centraal

Het centraal station van Dordrecht is verouderd en aan vernieuwing toe. Het keert zich met de rug naar het Weizigpark, terwijl aan die zijde van het spoor in Oud- en Nieuw Krispijn meer dan 16.000 Dordtenaren wonen en aan diezelfde zijde de ontwikkeling van het Maasterras zal plaatsvinden. Het station is de aangewezen plek om de barrière die het spoor nu vormt te doorbreken. Er is een transformatie wenselijk tot verbindende schakel in de stad (zie hoofdstuk 5, Ontwikkelingsvisie Stationsgebied, mede gebaseerd op het 'ontwerperspectief' voor het station dat is opgesteld in samenwerking met de kerngroep Toekomstbeeld OV 2040 met NS, ProRail, de provincie Zuid-Holland en de gemeente Dordrecht). Daarvoor hoeft niet te worden gewacht op de beslissing om een cityrail te introduceren. Wel moet het ontwerp erop voorbereid zijn.

Die vernieuwingsoperatie wordt benut om de perrons veiliger en comfortabeler te maken. Nu zijn ze te smal, te kort en niet altijd op een logische manier ontsloten. De breedte van elk perron zal van zo'n 7 meter nu tot 11 meter moeten worden opgevoerd.

### Sporeemplacement

De huidige sporeemplacements achter de perrons van Dordrecht CS en aan de Dokweg worden gebruikt als opstelruimte voor treinstellen 's nachts en tussen de spitsen, en om het materieel te reinigen en klaar te maken voor volgend gebruik. De ruimte schiet echter tekort en op enkele plekken is sprake van hinder en gevoeligheid voor graffiti.

De ontwikkeling van de Spoorzone vergroot de noodzaak om de emplacements te verplaatsen. De ruimte van het emplacement achter de sporen is nodig voor de verbreding van de perrons en het gedeelte aan de Dokweg is onderdeel van het herontwikkelingsgebied Maasterras.

Uit onderzoek binnen het Programma Hoogfrequent Spoor kwam naar voren dat een locatie in de omgeving van Amstelveen het meest geschikte alternatief is voor de emplacements bij Dordrecht CS en de Dokweg. Deze locatie brengt met zich mee dat de sporen tussen Dordrecht CS en Amstelveen ook gebruikt gaan worden door treinverkeer van en naar het emplacement.

**1** Wissels maken het mogelijk om stilstaande treinen aan hetzelfde perron te passeren

**2** Kopspoor; voornamelijk gebruikt door treinen van de MerwedeLingelijn

**3** 5 doorgaande sporen die aansluiten op de 'Oude Lijn' tussen Rotterdam - Breda

**4** Kleinschalig rangeerterrein aan zuidzijde van het station



Maximale uitbreiding sporen en perrons



# Fasering

Realisering van het complete pakket aan spoorinfrastructuur, stations en haltes zal vele jaren in beslag nemen. Wij zien de volgende stappen voor ons:



2. De vernieuwing kan niet los worden gezien van de toekomst van het emplacement. Parallel zal daarom een principebesluit moeten worden genomen over een nieuw emplacement bij Amstelveen. Bij locatiekeuze en inrichting moet worden geanticipeerd op een keerpunt bij Amstelveen voor de cityrail.



4. Vervolgens vindt in samenwerking met in elk geval NS en ProRail besluitvorming plaats over de verplaatsing van station Dordrecht Zuid naar Leerpark/Gezondheidspark (als deel van de integrale gebiedsontwikkeling). Dit kan een sprinterstation of een cityrailstation zijn. Direct na ingebruikname van station Leerpark/Gezondheidspark wordt het huidige station Dordrecht Zuid vervangen door een R-Net busverbinding met Dordrecht CS.

1. Op korte termijn is een principebesluit gewenst over de vernieuwing van Dordrecht CS. Daarbij zal het station ook geschikt worden gemaakt voor de mogelijke komst van een cityrailsysteem.



3. Gelijktijdig moet onderzoek worden gestart naar de spoorverbreding die noodzakelijk is bij de verplaatsing van het emplacement en de komst van een cityrailsysteem.



5. Daarna valt een besluit over de invoering van een cityrailsysteem over de Oude Lijn vanaf Amstelveen.



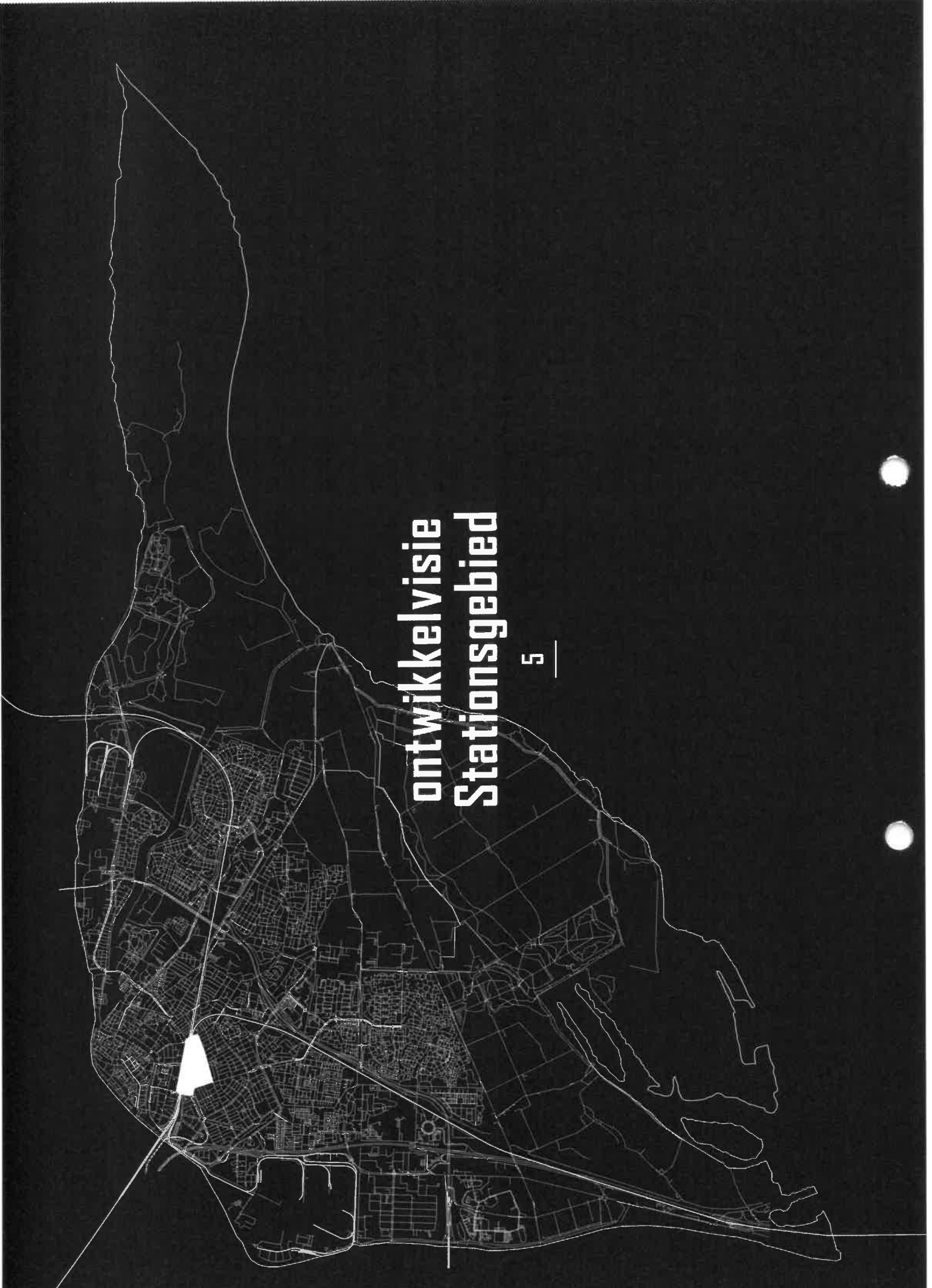
7. Vervolgens vindt besluitvorming plaats over de bouw van de haltes Galileilaan (nu Dordrecht Zuid) en Copernicusweg, mits de spoorlogistiek dat toelaat (de busverbinding van R-Net tussen Galileilaan en Dordrecht CS kan dan weer vervallen). Deze haltes zijn afhankelijk van de komst van een cityrailsysteem.



6. Dat is het moment om Amstelveen uit te werken als mogelijk station.



8. Tot slot vindt besluitvorming plaats over de bouw van de halte Maasterras. Deze komt in beeld als de ontwikkeling van het Maasterras ver genoeg is gevorderd. Dat zal pas op lange termijn zover zijn.



**ontwikkelvisie  
Stationsgebied**

5



## Ontwikkelingsvisie Stationsgebied

De ontwikkeling van de Spoorzone brengt een volgende stap in de verbetering van de stationsomgeving, aan zowel de centrumzijde als de parkzijde. Aan de centrumzijde wordt al gewerkt aan een openbare ruimte met een hoge verblijfskwaliteit. Doorgaand autoverkeer wordt teruggedrongen, onder meer met een knip in de Spuiboulevard ter hoogte van het nieuwe Huis van Stad en Regio. Een volgende stap is om ook de belangrijkste route naar het station autoluw te maken: de Johan de Wittstraat en Stationsweg, met inbegrip van de Burgemeester De Raadsingel ter hoogte van het station. Aan de parkzijde wordt gewerkt aan de herinrichting van het Weizigtpark en een nieuwe stationsfietsenstalling. Daar zetten we een volgende stap door deze stationsingang uit te bouwen tot een volwaardige entree, geïntegreerd met de verbreding van de perrons en een passage onder de sporen waarin ook plaats is voor een grote fietsenstalling. De sfeer van het park trekken we door in een groene traverse over de sporen heen -- een spectaculaire verbinding die een overtuigend antwoord biedt op de barrière die station en spoor nu zijn.



## Station als schakel in de stad

Stations van veel middelgrote steden verkeren in een soortgelijke positie als Dordrecht Centraal. Ze hebben een duidelijke voorkant en een ontoegankelijke of matig ontsloten achterkant. Daardoor vormen ze een scheiding in de stad in plaats van een schakel in een stedelijk landschap. Nu stations steeds nadrukkelijker gaan functioneren als complete vervoersknooppunten, met een aanzienlijke stallingcapaciteit voor fietsen, betere overstapmogelijkheden en veel voorzieningen voor deelmobiliteit (zoals OV-fietsen en deelauto's), kan daar niet meer mee worden volstaan. Een plek waar zoveel mensen komen, wachten en passeren hoort een onbetwiste kwaliteit te hebben en volledig opgenomen te zijn in de netwerken van de stad.

De ontwikkelingsvisie heeft die ambitie. Het station wordt een vitale schakel in de stad. Het verbindt Dordrecht met de buitenwereld, maar verbindt ook de nieuwe en bestaande stadsdelen ten zuiden van het spoor met het stadscentrum noordelijk van het spoor. Daarvoor wordt aangesloten bij de vernieuwing van het station die hoe dan ook noodzakelijk is (zie hoofdstuk 4 'Ontwikkelingsvisie Spoorinfrastructuur') en bij de andere lopende projecten aan weerszijden van het spoor.

### Nieuwe fietsverbindingen

- 1 F16 parallel aan spoor
- 2 Hoge Bakstraat - Weeskinderendijk
- 3 Tunnel station
- 4 F16 richting Leerpark

### Te verbeteren fietsverbindingen

- 5 Dokweg - Spuiboulevard
- 6 Krispijntunnel voor fietsers
- 7 Fietstunnel onder spoor Transvaalstraat
- 8 Verbreding fietspad Burgemeester De Raadsingel

### Nieuwe voetgangersverbindingen

- 9 Dordtse Loper over het spoor
- 10 Johan de Wittstraat voor voetgangers
- 11 Verbeterde verbinding richting Hugo de Grootlaan





Om het station door te ontwikkelen als schakel in de stad, zijn drie ingrepen noodzakelijk:

- aanleg van openbaar toegankelijke en aantrekkelijke verbindingen over en onder de sporen;
- opwaardering van de entree aan het Weizigtpark, in aansluiting op het voorgestelde Maaspark in het Maasterras;
- weren van doorgaand autoverkeer door de binnenstad, waardoor onder meer een verkeersluwe promenade naar de binnenstad ontstaat (onderdeel van de Dordtse Loper).

## 1 - Verbindingen over en onder de sporen

De unieke omstandigheid van een station dat direct grenst aan een stadspark, levert een heel aanlokkelijk perspectief op: het doortrekken van het Weizigtpark tot aan de overzijde van het spoor. Met een brede, groene verbinding over de sporen heen ontstaat een vloeiende verbinding tussen het park en het station, maar ook tussen het park en het stadscentrum. Een verbinding die het station van Dordrecht nadrukkelijk een eigen gezicht geeft en een uniek openbaar verblijfsdomein oplevert.

Deze traverse wordt het exclusieve domein van voetgangers en parkbezoekers. Het wordt een groene, ontspannen omgeving die uitstijgt boven de drukte van de stad. Voor treinpassagiers wordt een brede tunnel aangelegd. Deze ruimte onder het spoor is deels stationsruimte en deels fietspad; een ondergrondse fietsenstalling met 5000 plaatsen vormt de verbinding tussen beide. Voor doorgaand fietsverkeer lijkt deze tunnel minder geschikt. Dat heeft een technische oorzaak: aan de centrumzijde is te weinig ruimte beschikbaar om het hoogteverschil te overbruggen. Daar is wellicht een rolband voor fietsers noodzakelijk. Er wordt onderzocht of voor doorgaand fietsverkeer vernieuwing van de fietstunnel oostelijk van het station een haalbare optie is.





## 2 - Entree parkzijde

De zijde van het Weizigtpark is nu de achterentree van het station. Die achterentree wordt wel goed gebruikt: 80.000 Dordtenaren wonen aan de zuidkant van het station, tegenover 40.000 aan de noordkant. De meerderheid van de treinpassagiers die op de fiets naar het station komen, komt aan deze zijde aan. In de toekomst zullen nog meer reizigers van deze entree gebruik maken. Dat heeft te maken met de organisatie van de vervoersstromen, maar ook met de nieuwe woningbouw en werkgelegenheid in het Maasterras. Dat betekent dat deze entree moet uitgroeien tot een volwaardig 'ontvangstdomein', passend bij de status als intercitystation en schakel in de stad. De herinrichting van het Weizigtpark en omgeving, en de nieuwe duurzame fietsenstalling aan de zuidzijde van het station kunnen gezien worden als de eerste stap in deze ontwikkeling.

Aan deze zijde van het station vraagt vooral het fietsverkeer aandacht. De fietsroutes vanuit het Maasterras en Krispijn moeten veilig, logisch en aantrekkelijk zijn, in aansluiting op de traverse. Ook de snelfietsroute F16 passeert het station aan deze zijde.

*Park „Weizigt“  
Dordrecht, Holland*



**De meeste treinpassagiers die op de fiets komen, betreden het station aan de kant van het Weizigtpark**



### Groei Weizigtpark



#### Huidige situatie

Weizigtpark is in de afgelopen decennia meerdere malen van vorm veranderd

#### Nieuwe situatie

Nieuwe voorgestelde interventies maken dat het park voor het eerst de stadszijde van het station bereikt

### Park reageert op aanwezigheid van het station



#### Huidige situatie

Station is nauwelijks zichtbaar vanuit het park

#### Nieuwe situatie

Door in de filosofie van de landschapstuin ingrepen te doen, wordt het station een belangrijke zichtlijn in het park

### Voetgangersverbindingen



#### Huidige situatie

Station heeft een blokkerende werking in het stedelijk weefsel

#### Nieuwe situatie

Station wordt vitaal onderdeel in de verbindingen tussen noord en zuid



### 3 - Promenade naar binnenstad

Met de Gebiedsvisie voor de Spuiboulevard en omgeving (2018) zet de gemeente koers naar een autoluw stadscentrum. De bereikbaarheid per auto blijft op peil, maar automobilisten zullen minder dan nu tot in de binnenstad door kunnen rijden. Het wordt voor de automobilist aantrekkelijker om de auto te stallen in een parkeergarage aan de rand van het centrum (bijvoorbeeld de garage aan de Noordendijk of een nieuwe garage Weeskinderdijk als onderdeel van de ontwikkeling van het Maaspark) en de 'last mile' te wandelen of met een andere vorm van vervoer af te leggen.

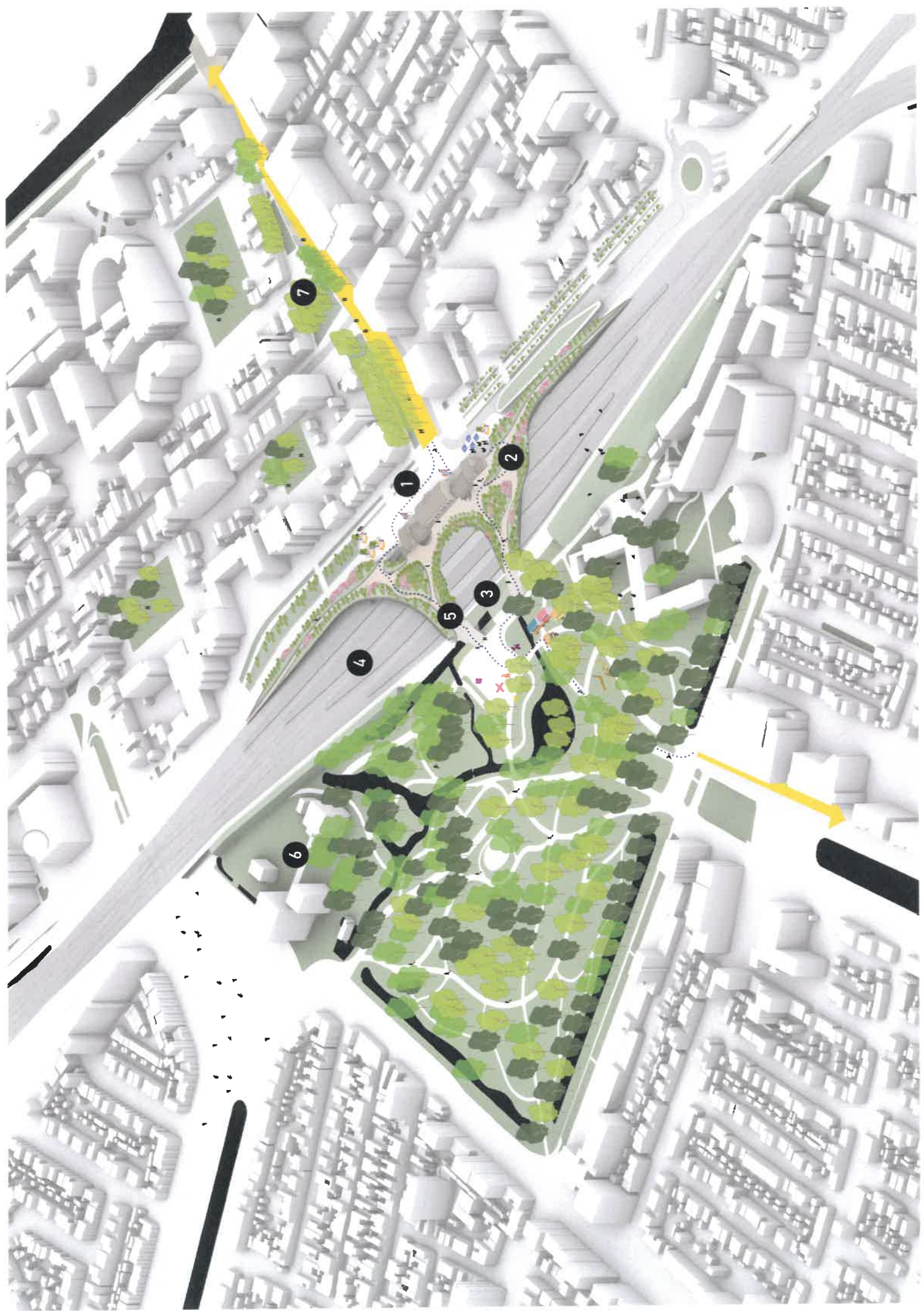
Mede dankzij de plannen voor de Spoorzone zullen meer mensen te voet, te fiets of met het openbaar vervoer naar het stadscentrum reizen. Doorgaand autoverkeer wordt uit het stadscentrum geweerd. Dat ondersteunt de ontwikkeling die al is ingezet in het centrum: een betere verblijfskwaliteit van de openbare ruimte, zodat het centrum attractiever wordt voor bezoekers, en een grotere functie als woongebied. Zo komen ook de historische kwaliteiten van de binnenstad beter tot hun recht.

Om deze tendens naar een grotere verblijfskwaliteit ruim baan te geven, moeten voetgangers en fietsers zich op een plezierige manier tussen station en binnenstad kunnen bewegen. Vanaf de entree van het station moeten er uitnodigende en logische looplijnen richting binnenstad lopen. De boomrijke Stationsweg, de Johan de Wittstraat en de Cornelis de Wittplaats kunnen worden omgevormd tot een prachtige promenade van het station met zijn parktraverse naar de binnenstad, onderdeel van de Dordtse Loper die door de hele stad voert. Deze promenade leent zich voor allerhande culturele evenementen, zoals een beeldtentoonstelling, een kunstmarkt of een aangeklede aanlooproute naar de kerstmarkt.

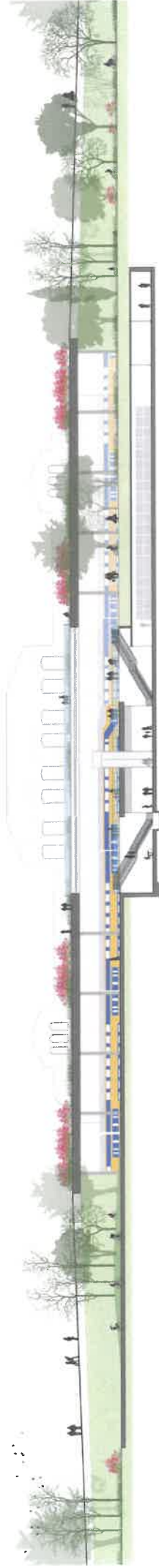
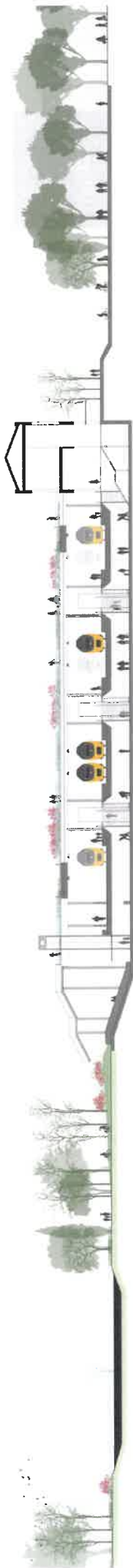
Dat de route deze kwaliteit nog niet biedt, heeft veel te maken met de dominantie van het autoverkeer in de openbare ruimte. Mede daardoor oogt het voorplein van het station als een weidse verkeersruimte. Een autoluwe inrichting van de gehele route, van het gedeelte van de Burgemeester De Raadsingel voor het stationsgebouw tot aan de Cornelis de Wittplaats, is een voorwaarde om zo'n promenade te kunnen realiseren.

- 1 Revitalisering van het monument met entree tot de perrons
- 2 Emplacement verplaatsen, zodat ruimte ontstaat voor verbreding spoor en vergroening
- 3 Nieuwe tunnel of traverse in het hart van het stationsgebouw
- 4 Nieuwe perron layout met ruimte voor brede perrons en ruimte voor stijppunten
- 5 Park en groen vergroten over het spoor met publieke verbinding
- 6 Verbetering fietsroute Spuiweg
- 7 Autoluwe stadsallee van station naar de historische stad

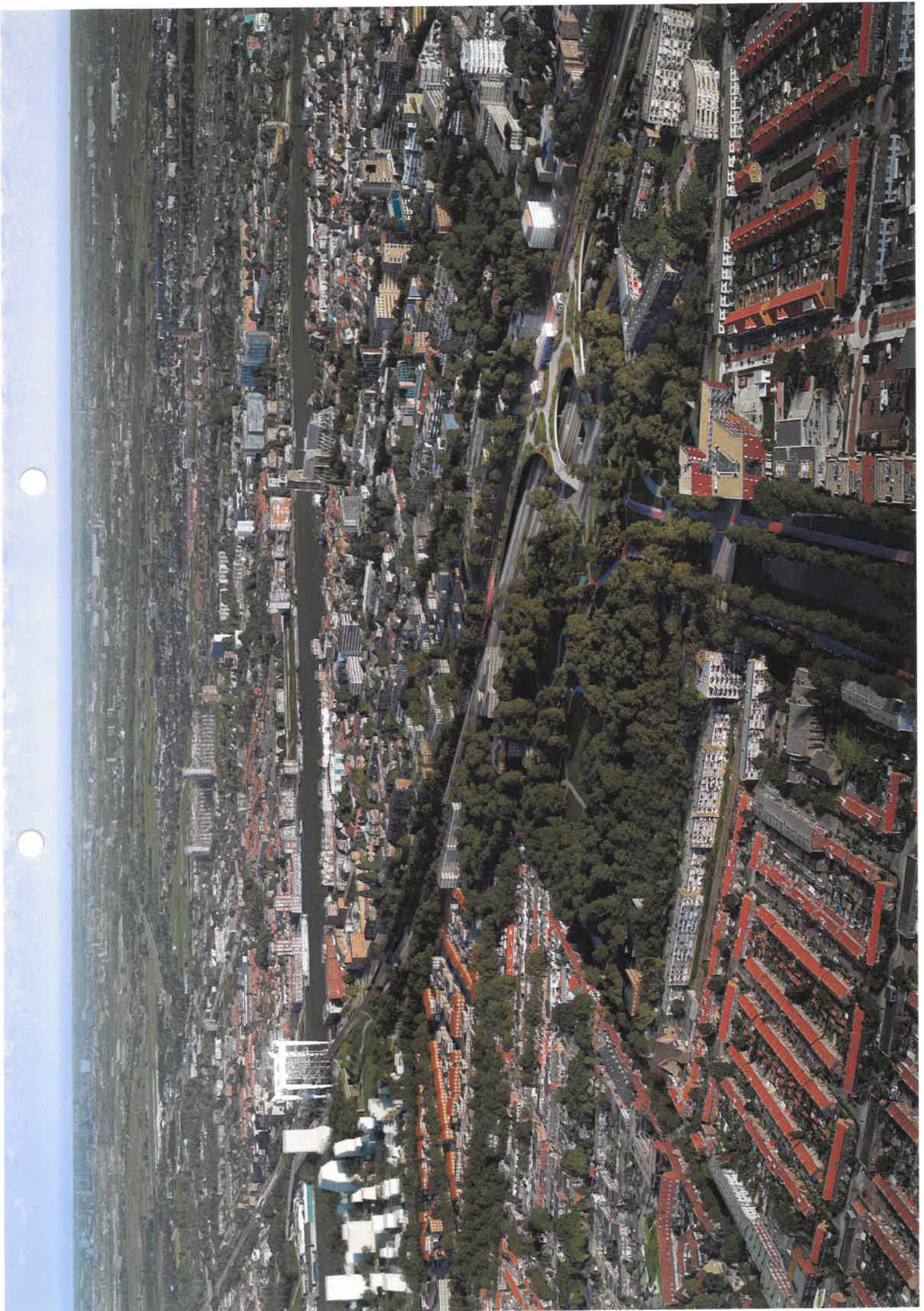














## Stedenbouw en programma

De voorgestelde ingrepen gaan vooral over het station zelf en de routes ernaartoe. Op het kleinschalige P&R-terrein aan de Markettenweg kunnen kleinschalige kantoren worden toegevoegd.

De voorstellen spelen uiteraard wel in op ontwikkelingen die al gepland zijn. Langs de Spuiboulevard, in de 19e-eeuwse schil op de grens met de binnenstad en direct aan de zuidzijde van het station zijn transformaties in gang gezet. Verouderde kantoren worden vervangen of getransformeerd. Er komen zo'n 1100 extra woningen en een nieuw Huis van Stad en Regio. De Stationsweg tussen de binnenstad en het station krijgt een wandel- en verblijfskarakter met kleinschalige detailhandel en horeca in de plinten.

Om de Stationsweg onderdeel te laten zijn van een volwaardige groene promenade tussen binnenstad en station, is meer nodig. Een autoluwe inrichting van de route tussen stationsentree en Cornelis de Wittplaats, met inbegrip van de Burgemeester De Raadsingel ter hoogte van het stationsgebouw, is daar een essentieel onderdeel van. Dat heeft gevolgen voor de circulatie van het autoverkeer in het centrum. Doorgaand autoverkeer zal een andere route kiezen, maar bestemmingsverkeer moet wel de parkeeraccommodaties kunnen bereiken. Dat geldt in het bijzonder voor bewoners, voor wie een parkeerterrein aan de rand van het centrum (bijvoorbeeld bij de Weeskinderdijk of het Energiehuis) te weinig praktisch is. Onderzocht moet worden hoe en onder welke voorwaarden het mogelijk

is om de route van het station naar de binnenstad om te vormen tot een autoluwe, groene promenade voor voetgangers en fietsers.

**De entree van de stad. Een stationsplein en laan met ruimte voor evenementen**









## Visie op het station



- 1 Revitalisering van het monument met entree tot de perrons
- 2 Emplacement verplaatsen, zodat ruimte ontstaat voor verbreding spoor en vergroening
- 3 Nieuwe tunnel of traverse in het hart van het stationsgebouw
- 4 Nieuwe perron layout met ruimte voor brede perrons en ruimte voor stijgpunten
- 5 Park en groen vergroten over het spoor met publieke verbinding
- 6 Verbetering fietsroute Spuiweg
- 7 Autoluwe stadsallee van station naar de historische stad

Voor





1

2

5

4

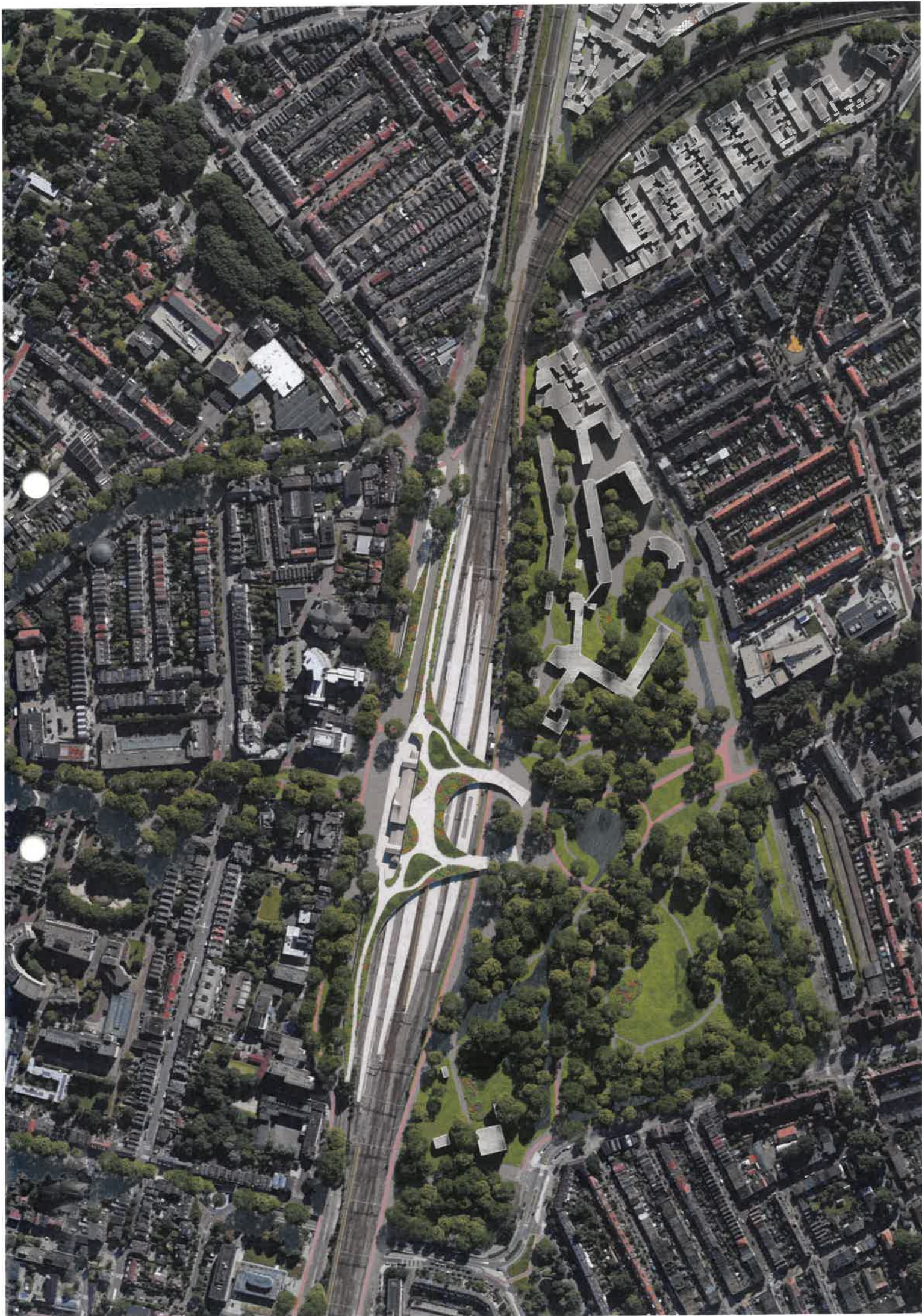
6

7

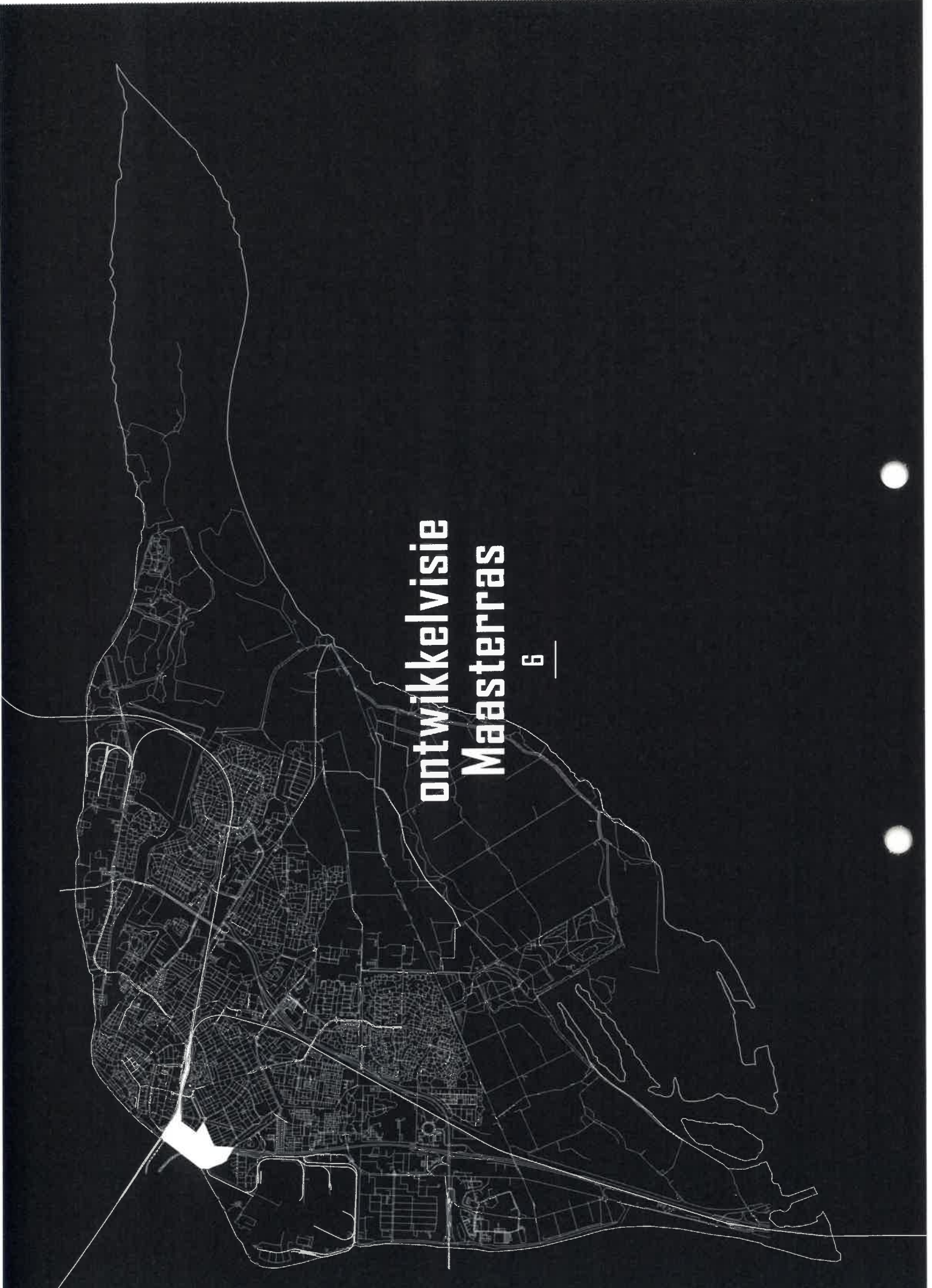












**ontwikkelvisie  
Maastricht**

6



## Ontwikkelingsvisie Stationsgebied

De ontwikkeling van het Maasterras biedt zicht op een eigentijds stedelijk milieu, relatief dicht bebouwd, gemengd en met een openbare ruimte waar het goed toevoen is. De ambitie is om een wijk te maken die enerzijds typisch Dordts is, en anderzijds iets toevoegt aan wat Dordrecht al kent. De ligging aan de Oude Maas en het spoor geeft het gebied de eigen, typisch Dordtse sfeer van een bedrijvige omgeving in contact met de grote rivieren, geworteld in de geschiedenis. Ruimtes aan de kade, in het Maaspark en op en onder de Stadsbrug dragen die Dordtse sfeer uit. Ze worden goed toegankelijk gemaakt en krijgen daardoor betekenis voor een publiek uit de stad, de regio en van verder weg. Typisch Dordts óók omdat er soepele en logische verbindingen komen met drukbezochte delen van de stad, zoals het station en de historische binnenstad. En omdat bewoners en ondernemers in Dordrecht de ruimte krijgen om eigen wensen en ambities tot werkelijkheid te brengen.

Tegelijk brengt het Maasterras ook een milieu dat nieuw is voor Dordrecht. De bebouwing in de wijk kent een stedelijke dichtheid, maar doordat autoverkeer uit grote delen van de openbare ruimte wordt geweerd is de woonomgeving groen en goed bruikbaar om te zitten, te spelen of te sporten. Dat maakt het goed wonen in het Maasterras, voor gezinnen, maar bijvoorbeeld ook voor studenten en senioren. Het waterfront aan de Oude Maas draagt sterk bij aan het beoogde milieu. De combinatie van functiemenging, relatief hoge bouwvolumes en een autovrije openbare ruimte creëert een levendig waterfront dat afwijkt van de rivierfronten in bijvoorbeeld de binnenstad en Stadswerven.

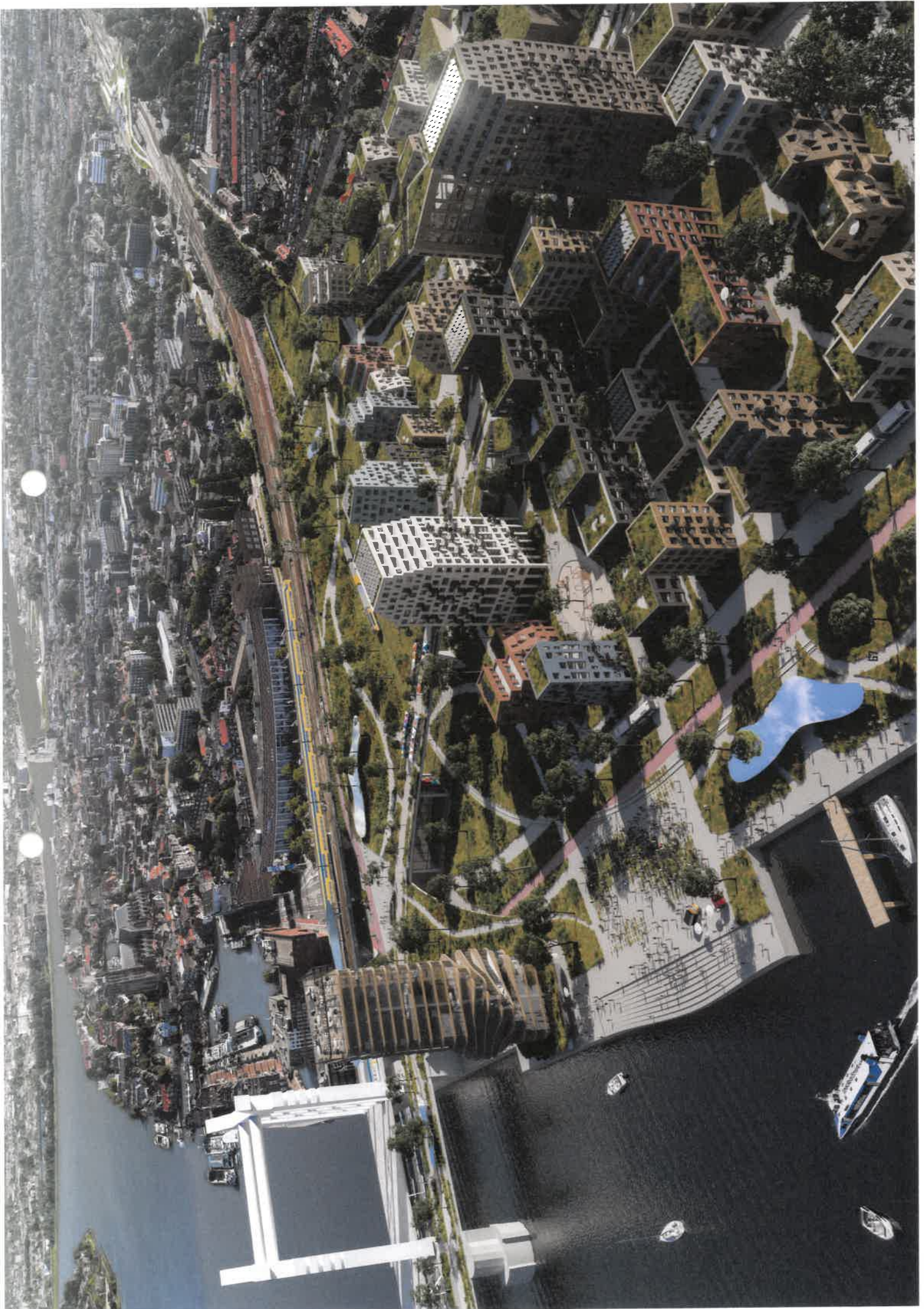
In opzet en inrichting is het Maasterras berekend op de toekomst en dat straalt het ook uit. De wijk is klimaatadaptief: regenwater wordt vastgehouden en groen en water gaan hittestress tegen. Er worden duurzame bouwmaterialen gebruikt (zoals hout) en energie wordt zoveel mogelijk in het gebied zelf gewonnen.

## Visie Maasterras



- 1 Maaspark  
(connector en openbare ruimte)
- 2 Nieuwe identiteit Stadsbrug (snelheidsbeperking  
weg, activering onderkant met gemengd  
programma)
- 3 Een gemengd stedelijk milieu met woningen,  
voorzieningen, cultuur en bedrijvigheid aan het  
water
- 4 Gedeeltelijke bedekking van autosnelweg A16
- 5 Nieuwe verbindingen via de spoorzone
- 6 Integreer nieuwe routes vanuit bestaande  
woonbuurten







Een bedrijvige omgeving,  
geworteld in de geschiedenis



Aanleg van de Spoorweghaven (1868)



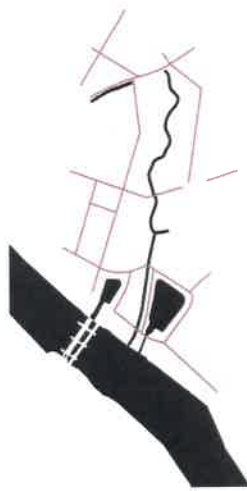
Evolutie van het Maasterras en zijn relatie met water



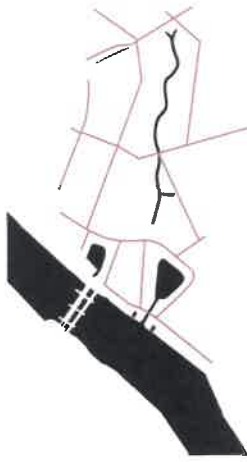
1560  
Na de  
Elizabethsvloed



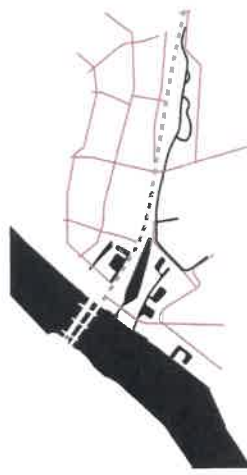
1600  
Inpoldering



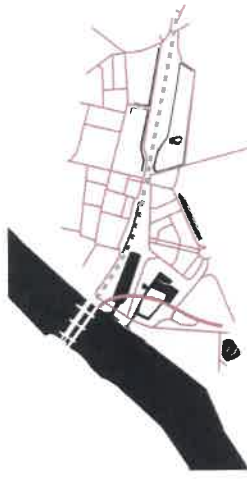
1673  
Buitenplaatsen



1730  
Haven



1888  
Spoorlijn



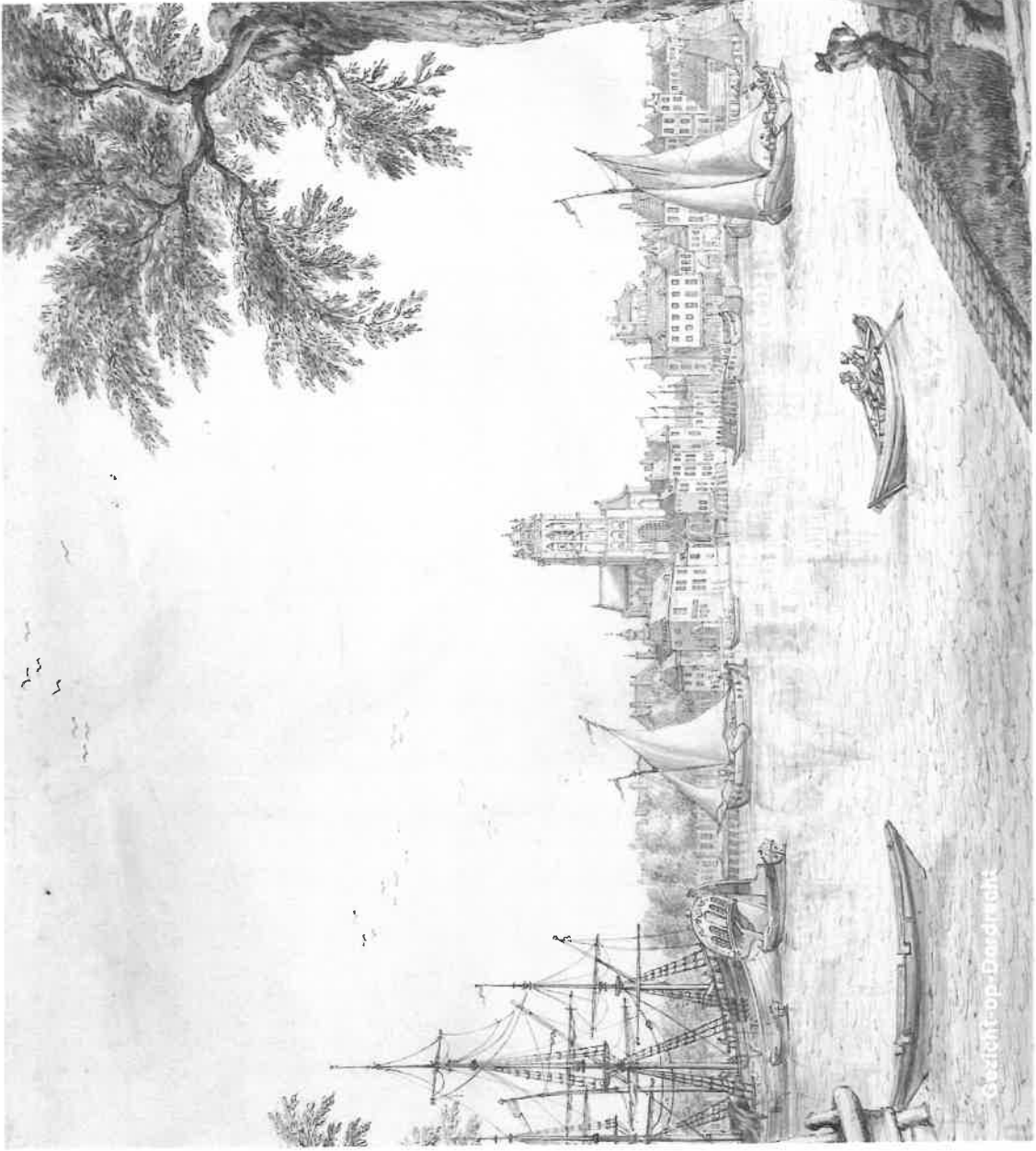
1935  
Stedelijke uitbreiding



1970  
Ontwikkeling  
havengebied



1998  
Snelweg A16  
Drechtunnel



Gezicht op - Dordrecht



Molens De Vlasbloem (Weeskinderendijk 1910-11)



### Transformatie van Maasterras

Dordrecht werd in 1860 door de Staatsspoorwegen uitgeozen voor de opslag van spoorbielzen. Schepen voerden het hout aan uit landen rond de Oostzee. Tussen 1864 en 1872 werd de spoorlijn tussen Rotterdam en Breda via Dordrecht en Moerdijk aangelegd. In 1869 werd bovendien de Spoorweghaven geopend om goederenoverslag van schip naar trein mogelijk te maken. Voor deze haven en de aanleg van de spoorlijn verdwenen verschillende molens. Het spoor kwam via een brug over de Oude Maas precies op de gemeentegrens tussen Dordrecht en Dubbeldam aan, midden in het houtindustriegebied Wilgenbos.

In de jaren 50 wordt het gebied tussen A16 en de 's Gravendeelsdijk in gebruik genomen als bedrijventerrein. Het Papegat wordt geleidelijk aan gedempt. Ook de Spoorweghaven wordt rond 1960 voor een deel gedempt.

De aanleg van weginfrastructuur (vooral de snelweg) bracht volgende ingrijpende veranderingen teweeg. Zo is uiteindelijk van alle oude havens in dit gebied (Spieringhaven, Papegat, Spoorweghaven) er geen enkele meer te vinden. Vrijwel al het water is uit het gebied verdwenen. Ook de verbinding met de Oude Maas is door de aanleg van de Laan der Verenigde Naties en de Dokweg afgesneden. De connectie met het water bepaalde lange tijd het karakter van dit deel van de stad. Dat karakter is in de loop der jaren verdrongen door de aanleg van infrastructuur.



De Drechtunnel in aanbouw (1976)

## Belemmeringen

Zones die niet zonder meer bebouwd kunnen worden (vanwege milieu- en veiligheidsnormen), worden bij de openbare ruimte getrokken. Dat gaat om een vrijwaringszone van 200 meter en een veiligheidszone van 30 meter langs het spoor en een zone van 25 meter langs het water (in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen over water). Het park langs het spoor en de gedeeltelijke overdekking van de A16 dragen op die manier bij aan de leefbaarheid van het Maasterras. Andere oplossingen voor belemmeringen als gevolg van geluid of veiligheidsrisico's kunnen gevonden worden in bijvoorbeeld schermen, geluidwerende bebouwing, of maatregelen in of aan de woning of werkruimte zelf.

- 1 Geluids- en veiligheidsbeperkingen
- 2 Barrièrewerking zware infrastructuur (A16, Stadsbrug, Weeskinderendijk parkeren)
- 3 Geen openbare toegang tot waterkant
- 4 Gebrek aan dwarsverbindingen over en onder het spoor
- 5 Bestaande dijkstructuren
- 6 Bestaand eigendom



erf geen speciale functies bouwen binnen de  
200 m-zone, zoals ziekenhuizen, basisscholen,  
kinderopvang en verpleeghuizen

Vrijwaringszone A1b  
(25m naar 100m)





## Concept

De kunst van deze gebiedsontwikkeling is om de barrières zodanig aan te pakken en in te kleden, dat ze zullen worden ervaren als verbindende schakels.

Drie structuuringrepen nemen de belangrijkste barrières weg en geven kleur en identiteit aan de gebiedsontwikkeling:

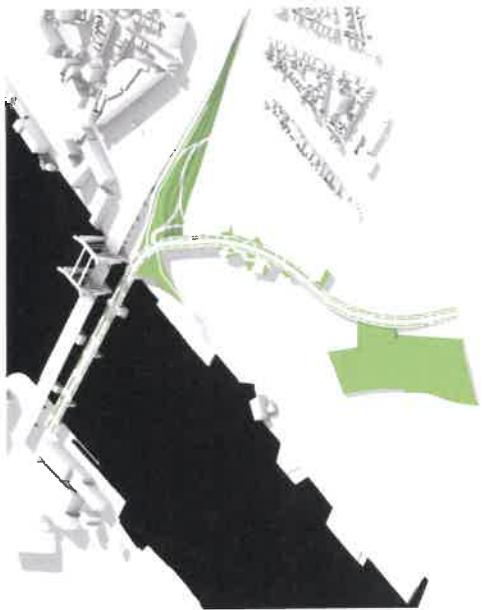
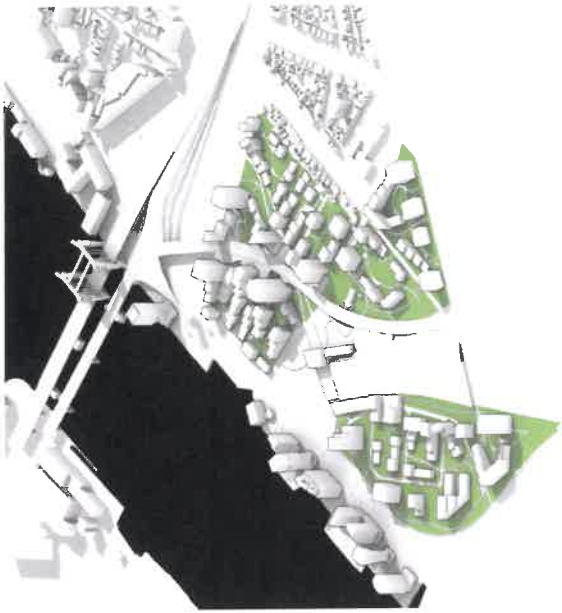
- aanleg van het Maaspark op de plek van het huidige parkeerterrein Weeskinderdijk en het spooremplacement;
- omvorming van de stadsbrug over de Oude Maas met haar aanlanding aan Dordtse zijde (de Hugo de Grootlaan) tot een aantrekkelijke route voor fietsers en voetgangers, en een goede benutting van de ruimte onder de aanlanding van de brug;
- gedeeltelijke overdekking van de A16 en aanpassing van de toevorroutes naar de A16.

## Masterplan visie

- 1** Maaspark (connector en openbare ruimte)
- 2** Nieuwe identiteit Stadsbrug (snelheidsbeperking weg, activering onderkant met gemengd programma)
- 3** Een gemengd stedelijk milieu met woningen, voorzieningen, cultuur en bedrijvigheid aan het water
- 4** Gedeeltelijke bedekking van autosnelweg A16
- 5** Nieuwe verbindingen via de Spoorzone
- 6** Integreer nieuwe routes vanuit bestaande woonbuurten











## 1) Maaspark

De zone direct langs het spoor leent zich uitstekend voor een groene inrichting. Elders in Nederland zijn mooie voorbeelden te vinden van levendige stadsparken langs het spoor (bijvoorbeeld het Spoorpark in Tilburg en het Westerpark in Amsterdam). In feite ontstaat zo een uitbreiding van het Weizigtpark, maar met een ander karakter. Geen klassiek stadspark, maar een open parklandschap met ruimte voor evenementen (zoals de kermis) en andere gebruiksvormen.

Dit Maaspark strekt zich uit van de bestaande brug over de Oude Maas tot het Weizigtpark. Er ontstaat één groene verbinding met het station of zelfs eroverheen (zie hoofdstuk 5, Ontwikkelingsvisie Stationsgebied). In de lengterichting loopt een fietsroute, onderdeel van de fietssnelweg F16. Op termijn kan een cityrailhalte Maasterras in het Maaspark worden geïntegreerd.

Het park ligt op een talud dat enkele meters boven de spoordijk uitsteekt. Dat is nodig om een flauwe, fietsvriendelijke helling naar de brug aan te kunnen leggen (waardoor fietsers van en naar het station en de Dokweg niet meer zijn aangewezen op de huidige onhandige trappartij) en het biedt fietsers en parkbezoekers fraaie panorama's over de stad en het water.

Dwars door het park loopt een nieuwe fiets- en wandelverbinding naar de binnenstad, tussen Weeskinderdijk en de Hoge Bakstraat. Andere dwarsverbindingen voor langzaam verkeer worden verbeterd.

Onder het parktalud kunnen auto's worden geparkeerd. Het P&R-terrein aan de Weeskinderdijk kan daarom in de huidige vorm verdwijnen. Het spooreplacement moet plaatsmaken voor deze ontwikkeling. De omgeving van Amstelveijk is in beeld als alternatief.

Ter hoogte van de smalle passage bij de Vlietweg wordt de schakel gelegd met het Weizigtpark. Hier loopt ook de fiets- en autotunnel van de Spuiweg onder het spoor door. Aan de Vlietweg staat onder meer het voormalige KPN-gebouw. De positie als schakel tussen Maaspark en Weizigtpark biedt een nieuwe context voor de toekomst van dit gebouw.

Het bestaande zeehavenspoor blijft in functie. Dat betekent dat een goederentrein door het gebied rijdt. Omdat dit zeer sporadisch voorkomt (eens in de paar dagen) en de trein langzaam rijdt, is daar geen zware infrastructuur voor nodig. De trein legt een directe link tussen het gemengde stedelijke milieu van het Maasterras en de maritiem-industriële stad die Dordrecht ook is.



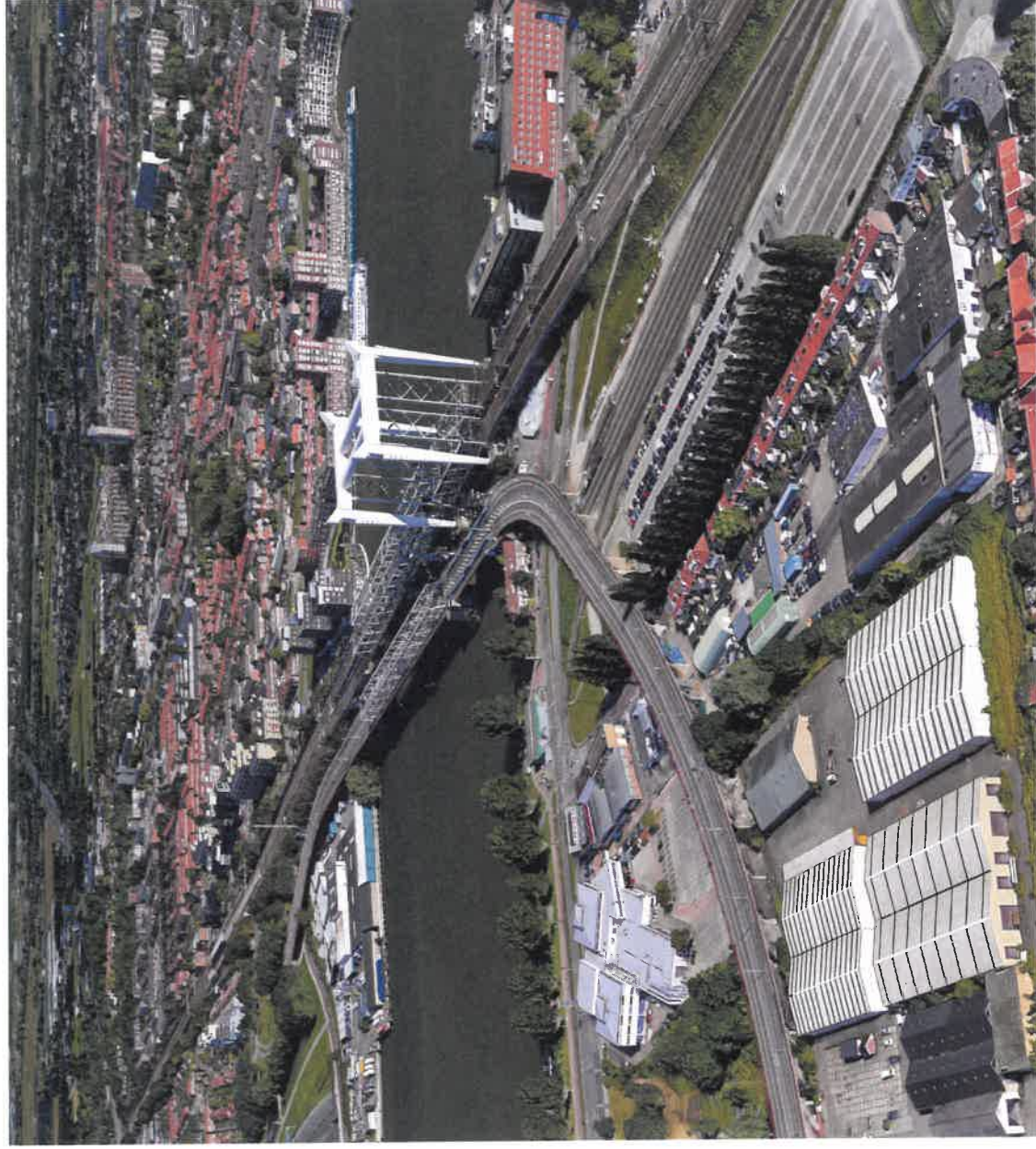




## 2) Stadsbrug

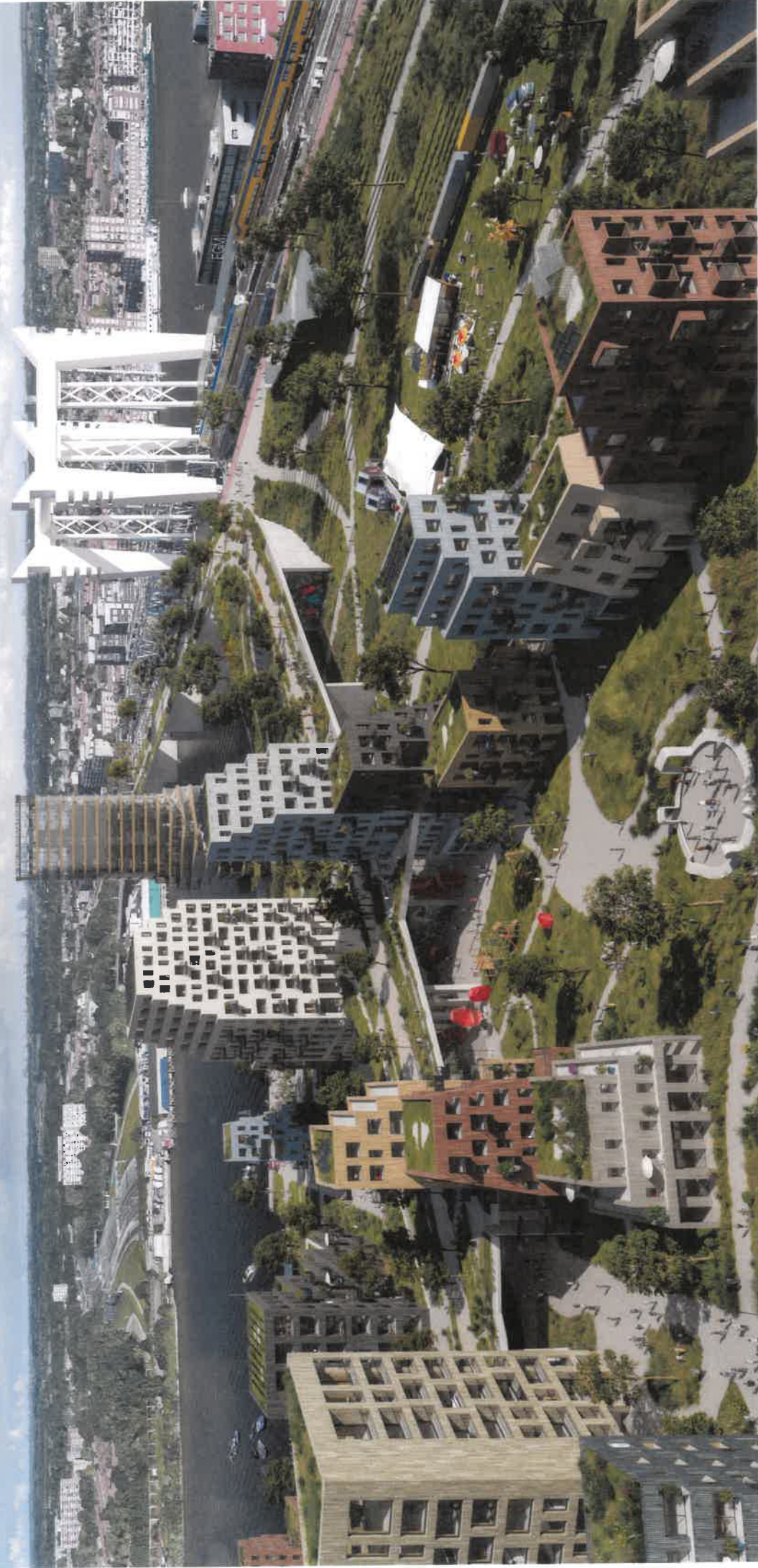
Met een grote slinger landt de stadsbrug met Zwijndrecht in het gebied van het Maasterras. Het is een restant uit de periode voor de bouw van de Drechtunnel (1977), toen deze brug nog de hoofdverbinding voor het wegverkeer vormde.

In al zijn rauwheid biedt dit betonnen kunstwerk bijzondere mogelijkheden voor herontwikkeling. Het kan een eyecatcher van het nieuwe Maasterras worden en een blijvende herinnering aan de stedenbouw van kort na de Tweede Wereldoorlog.





Het betonnen kunstwerk wordt  
een eyecatcher van het nieuwe  
Maasterras

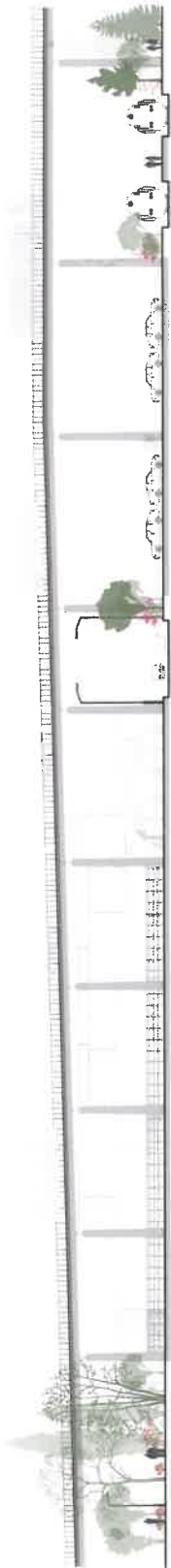


Een voorwaarde is dat geen particulier autoverkeer meer op de brug wordt toegelaten. De brug blijft alleen toegankelijk voor openbaar vervoer en hulpdiensten, en als alternatieve route in geval van een calamiteit op de A16. Het autoverkeer van en naar Zwijndrecht wordt via de stadsring geleid. De ruimte die hiermee wordt gewonnen maakt het mogelijk om de passage over de rivier en de slinger in de stad uit te bouwen tot een spannende wandel- en fietsroute, in aansluiting op de route door het Maaspark. Steeds is er zicht op de stad beneden. Hier en daar steekt de stedelijke bebouwing boven deze brugroute uit.

Een tweede voorwaarde is dat de ruimte onder de brug een betere invulling krijgt. Delen kunnen worden bebouwd met bijvoorbeeld werk- en atelierruimtes, winkels, een repetitieruimte, een galerie, educatieve en culturele instellingen of horeca. Het spoorviaduct van de voormalige Hofpleinlijn in Rotterdam laat zien hoe dat kan uitpakken. Andere delen moeten open blijven om de verbindingen binnen deze herontwikkelde stadsbuurt te behouden en te verbeteren. Het is zaak om deze ruimtes onder het viaduct aantrekkelijk in te richten, als deel van doorgaande verkeersroutes of pleinen met een goede verblijfskwaliteit.







▲ Huidige situatie



▼ Toekomst

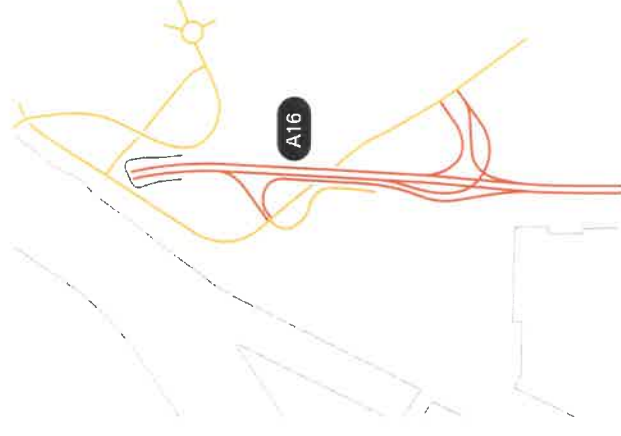
### 3) Aanlanding en gedeeltelijke overdekking A16

Toen de Drechtunnel werd gebouwd, is gekozen voor een dubbele aansluiting van de A16 op de Laan der Verenigde Naties. Eén tak van de afslag leidt naar de havens en bedrijfsterreinen langs de Oude Maas en naar het stadscentrum, de ander naar een groot deel van de woonwijken.

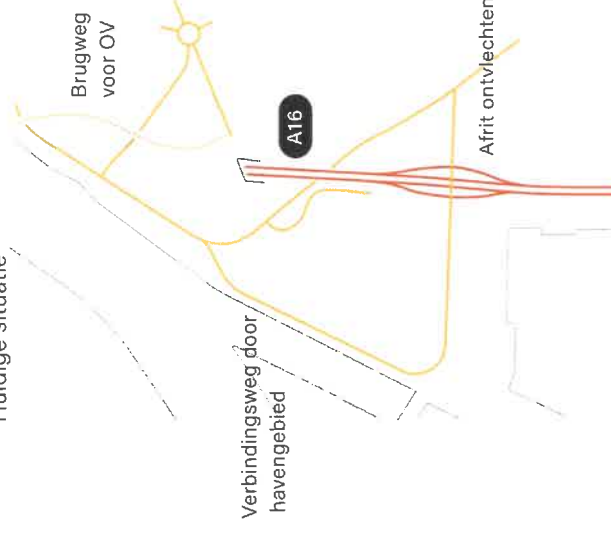
Deze oplossing vraagt veel ruimte. De herontwikkeling van Maasterras kan worden aangegrepen om deze aansluiting te herzien. Verkeerstechnisch wordt de situatie overzichtelijker en door het verwijderen van onnodig asfalt ontstaat nieuwe ontwikkelingsruimte voor woningbouw of bedrijvigheid.

Deze ingreep hangt samen met een nieuw profiel voor de Dokweg en het begin van de Laan der Verenigde Naties. Onder de noemer 'Dordtse Mijl' vindt al een herinrichting plaats: minder asfalt, meer groen, meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Op de plek van het voormalige tankstation, op het scharnierpunt tussen het Maaspark en de Waterkant, wordt het Rivierenpark ontwikkeld. In vervolg daarop kan het aantal rijstroken worden teruggebracht. Dat maakt de weg beter oversteekbaar. Daardoor ontstaan kansen voor een waterfrontontwikkeling die de relatie van Dordrecht met de Oude Maas herstelt.

Gedeeltelijke overdekking van de A16 vergroot de ontwikkelingsmogelijkheden. Die overdekking stijgt mee met de weg die hier uit de tunnel komt. De zijwanden langs de A16 houden het geluid van het autoverkeer tegen en bieden tegelijkertijd plaats voor functies als retail. Aan de kant van de snelweg heeft deze bebouwing een gesloten gevel. Op het doorlopende dak boven de wegoverdekking en de bebouwing in de wanden komt een park. Zo ontstaat een goede verbinding met het waterfront aan de Handelskade via het ontwikkelingsgebied van De Put. Het opent nieuwe mogelijkheden en op langere termijn met voor andere ontwikkelingsgebieden ten westen van de A16, bijvoorbeeld in Louterbloemen of Duivelseiland.



Huidige situatie



Nieuwe situatie





Herschikking van A16 zou nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden kunnen ontsluiten

## Stedenbouw en programma

Met de aanleg van het Maaspark, de omvorming van de brug met haar aanlanding en de aanpak van de A16 ontstaan verschillende kansen voor stedelijke ontwikkeling. Het gaat vrijwel steeds om locaties waar nu extensieve bedrijvigheid is gevestigd. Sommige bedrijven kennen milieucirkels waarbinnen niet zonder meer gebouwd kan worden. De mate waarin de ontwikkelingskansen kunnen worden benut en de volgorde ervan, zijn mede afhankelijk van oplossingen die met de betrokken ondernemers worden gevonden. Het meest voor de hand ligt om in het noorden te beginnen, in aansluiting op de stationsontwikkeling, de ingreep rond de brug en het Maaspark. Mogelijkheden op terreinen als De Put en Louterbloemen kunnen volgen als de eerste realisaties daar aanleiding toe geven.

Langs het water wordt een levendige stedelijke omgeving met woningen, voorzieningen, cultuur en bedrijvigheid gecreëerd. Behalve woningen valt bijvoorbeeld te denken aan culturele en commerciële functies. Daardoor krijgt de waterkant betekenis voor de hele regio. Het wordt een rivierfront dat in sfeer en uitstraling iets toevoegt aan de historische kades in de binnenstad en de woonmilieus rond het industriële erfgoed van Stadswerven.

Aan weerszijden van het brugtracé zijn verschillende verkavelingstypes denkbaar. Ze hebben gemeen dat gestapelde bouw domineert. Eengezinswoningen in laagbouw leveren niet het gewenste stedelijke milieu op, maar ook in middelhoogbouw kunnen gezinswoningen worden gebouwd, zeker als de openbare ruimte verkeersluw is. Centrale parkeervoorzieningen, ondergronds of half-verdiept, maken het mogelijk om de openbare ruimte in te richten als een groene verblijfsruimte. Dat is niet alleen prettig om in te wonen, maar ook gezond en duurzaam. Over het algemeen heeft een groene omgeving een positief effect op de waarde van de woning.

Verschillende kaveltypen bestaan naast elkaar.

Dat bevordert een gemengd, gevarieerd woon- en werkmilieu. De ontwikkelingsstrategie bevordert die diversiteit, door burgers en ondernemers de kans te bieden om hun eigen ideeën hier waar te maken. Zo'n strategie bestaat uit drie stappen:

1. Ontwerp een stedenbouwkundig plan op basis van de ontwikkeling. Onderscheid hierin kavels met een grote verscheidenheid. Kavels waar burgers in collectief verband, ondernemers, ontwikkelaars en andere initiatiefnemers een plan tot realisatie kunnen brengen.

2. Formuleer per kavel een kavelpaspoort met daarin de eisen waaraan het plan moet voldoen. Dat kan gaan om de omvang van de bebouwing, de keuze van de bouwmaterialen, een duurzame energievoorziening, de parkeeroplossing, enzovoort. Een aantal regels die voor de hele wijk gelden zijn in het gebiedspaspoort geformuleerd en worden in de kavelpaspoorten verwerkt.

3. Daag fasegewijs de maatschappij uit om met plannen te komen voor de kavels. En laat die op hun kwaliteit mede beoordelen door een supervisor.

Bij iedere denkbare verkaveling sluit het stratenpatroon naadloos aan op de verkeersstructuur in omliggende wijken. Op die manier wordt Maasterras voluit opgenomen in het stedelijke leven. Daarbij hoort ook een extra verbinding dwars op het spoor. Die is nodig om het Maaspark direct bereikbaar te maken vanuit de 19e-eeuwse schil om de binnenstad.

Eerste globale berekeningen wijzen uit dat er meer dan 2500 woningen kunnen worden gebouwd, plus zo'n 25.000 m<sup>2</sup> vloerooppervlak aan ander gebouwd programma. De woningbouw is verdeeld over huur en koop, en over verschillende prijscategorieën.









- 1 Maaspark  
(connector en openbare ruimte)
- 2 Nieuwe identiteit Stadsbrug (snelheidsbeperking  
weg, activering onderkant met gemengd  
programma)
- 3 Een gemengd stedelijk milieu met woningen,  
voorzieningen, cultuur en bedrijvigheid aan het  
water
- 4 Gedeeltelijke bedekking van autosnelweg A16
- 5 Nieuwe verbindingen via de Spoorzone
- 6 Integreer nieuwe routes vanuit bestaande  
woonbuurten





5

1

6

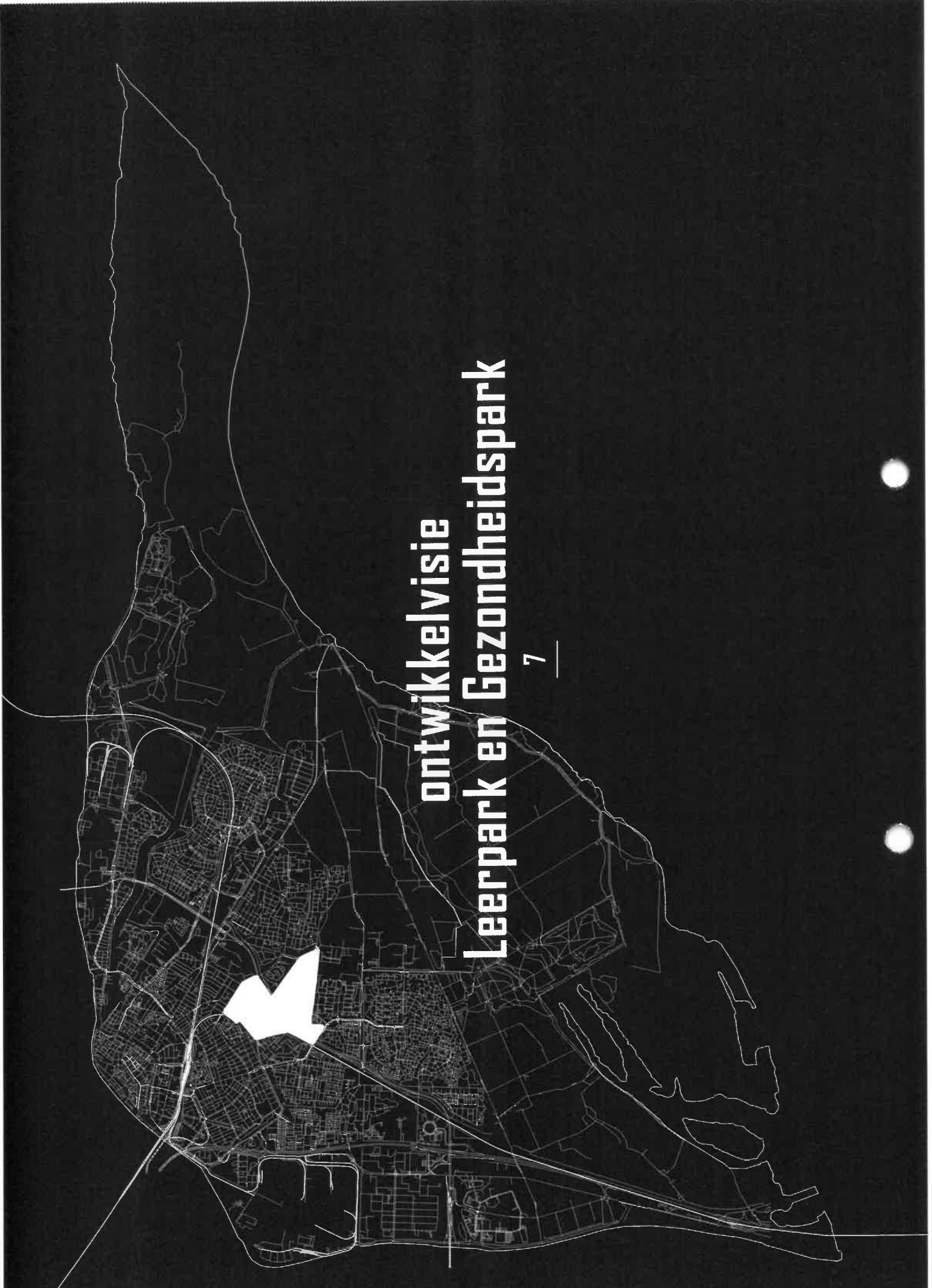
2

4

3

Daarna





**ontwikkelvisie  
Leerpark en Gezondheidspark**

7



## Ontwikkelvisie Leerpark en Gezondheidspark

Rond de VN-tunnel onder het spoor en de N3 liggen drie complexen met een heldere regionale betekenis: het onderwischcluster Leerpark, het sport- en medisch cluster Gezondheidspark en het toekomstige Stadspark XL. Dit deel van Dordrecht is sterk in opkomst. Leerpark en Gezondheidspark bieden beide ontwikkelingsruimte, niet alleen voor onderwijs en zorg maar ook voor woningbouw en bedrijvigheid. Het Stadspark XL komt tot stand door verschillende groengebieden te verbinden en aan te sluiten op het buitengebied. Met de visie voor de Spoorzone zetten we een volgende stap: het verbinden van deze drie complexen (Leerpark, Gezondheidspark, Stadspark) tot één samenhangend complex met een regionale functie. Een nieuw station heeft daar een belangrijke rol in.

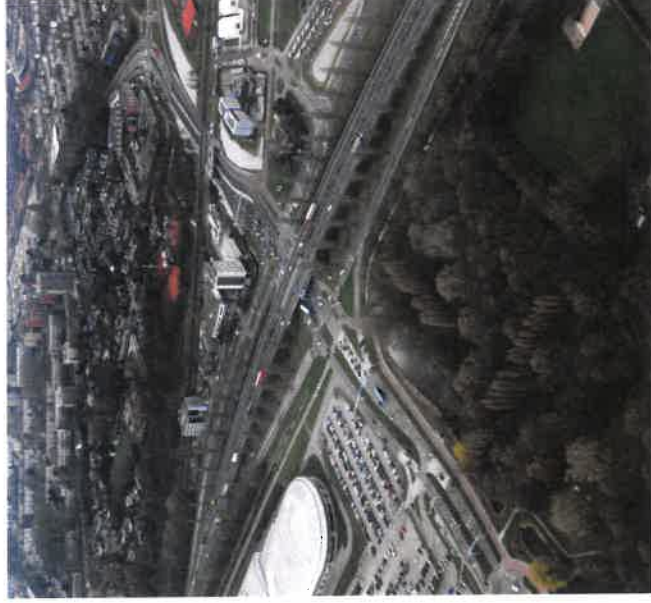
De spoorlijn komt vlak langs het Leerpark, maar heeft er nog geen halte. Het gebied ligt tussen de stations Dordrecht en Dordrecht Zuid. Een eigen station levert een grote bijdrage aan de beoogde mobiliteitstransitie in Dordrecht. Met een directe aansluiting zal een groter deel van de bezoekers uit stad en regio aan de opleidingen, het ziekenhuis of de ijsbaan kiezen voor het openbaar vervoer. Het nieuwe station moet dan niet alleen Leerpark en de omliggende woonbuurten bedienen, maar ook het Gezondheidspark en het Stadspark.

Een ligging aan de Laan der Verenigde Naties schept daarvoor de beste voorwaarden. Het station wordt dan een schakel in de lange, bindende lijn van de Laan der Verenigde Naties en Overkampweg, die daarvoor een meer op langzaam verkeer afgestemd profiel moet krijgen en een bredere doorgang onder de N3. Die lijn zet zich door via de Nassauweg naar het Weizigtpark, zodat ook voor het fiets- en wandelverkeer richting stadscentrum een aantrekkelijke verbinding ontstaat. Betere verbindingen voor fietsers en voetgangers dwars op het spoor en de N3, logisch aansluitend op het nieuwe station, zijn een voorwaarde voor de beoogde gebiedsontwikkeling. Langs de N3 en het spoor liggen geluids- en veiligheidszones. Voor wat betreft de N3 biedt het verlagen van de maximumsnelheid ruimte. Daarnaast kunnen extra voorzieningen nodig zijn of maatwerkoplossingen in de gebouwen zelf. Daarbij valt te denken aan oplossingen als extra vluchtwegen en veiligheidsglas.

## Belemmeringen

Langs de N3 en het spoor liggen geluidzones en langs het spoor ook een veiligheidszone. Daar kan niet zonder meer gebouwd worden. Bouwen binnen deze zones kan in een aantal gevallen wel als extra voorzieningen worden getroffen of via maatwerkoplossingen.

- 1 Waar het station te vinden?
- 2 Komende ontwikkelingen
- 3 Barrièrewerking zware infrastructuur (N3, VN-tunnel, Overkampweg)



**We verbinden Leerpark,  
Gezondheidspark en StadsparkXL  
tot één samenhangend gebied**







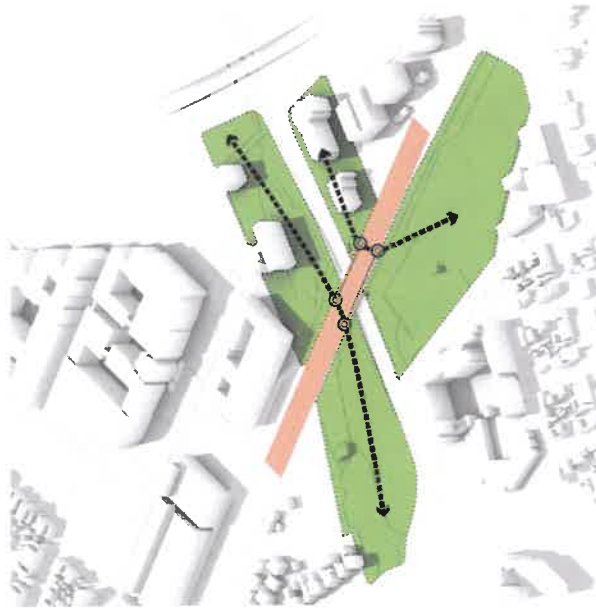
## Station als verbindende schakel

Met een ligging aan de Laan der Verenigde Naties krijgt het station de beoogde centrumfunctie binnen het regionale complex van Leerpark, Gezondheidspark en Stadspark. Het bindt deze drie regionale functies bijeen en tilt ze als geheel naar een hoger plan. De locatie sluit bovendien mooi aan op het netwerk voor langzaam verkeer. Het plein voor het station zal zich daardoor ontwikkelen als het centrum van het hele complex, met een groene, autoluwe inrichting en met publieke functies in de plinten van de gebouwen.

- 1** Stationslocatie: een centrale plek en poort voor stad en natuur
- 2** Dordtse Loper  
Sluit aan op bestaand karakter Nassauweg
- 3** Gezonde km  
Sport, cultuur, wandelen, water, ecologie, spelen, ontdekken, verblijven en recreëren
- 4** Gateway to Stadspark XL
- 5** Overkampweg  
Transformatie tot verbindingsas tussen Leerpark en Gezondheidspark









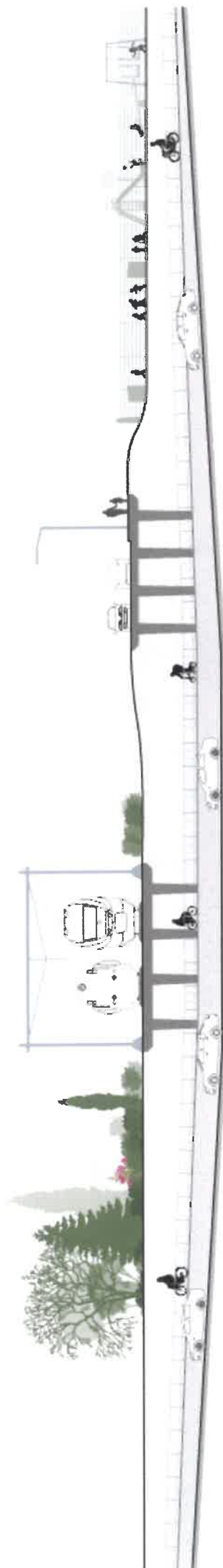




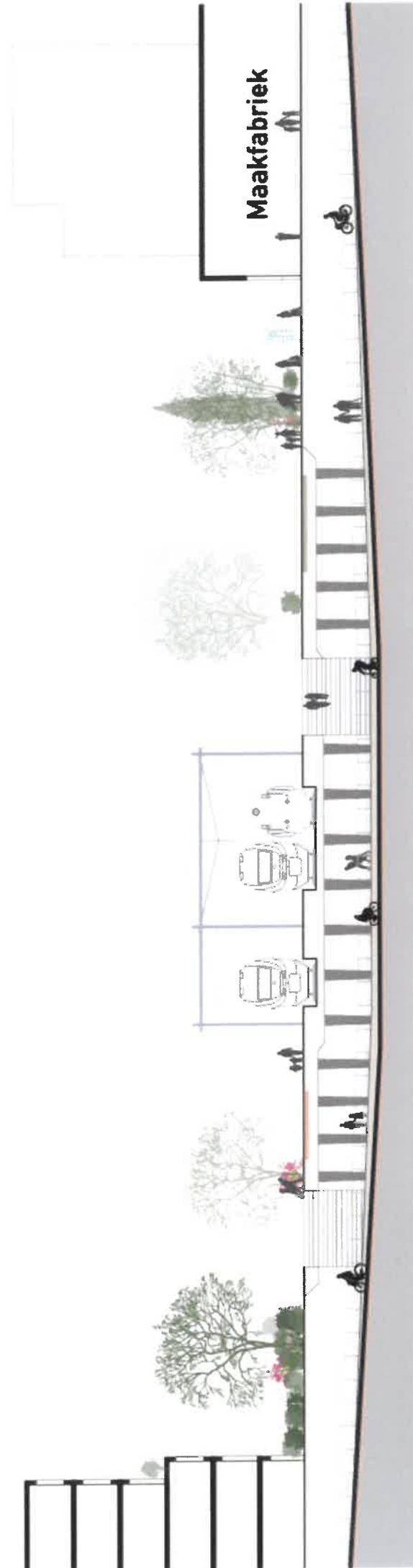




Station als verbindende schakel



Huidige situatie



Nieuwe situatie

## Passage onder de N3

De routing vanaf het station volgt de 'Gezonde Kilometer', de centrale verbindende lijn tussen Leerpark, Gezondheidspark en Stadspark. Die verbinding loopt onder de N3 door. Hier moet een vanzelfsprekende en ruim bemeeten loop- en fietsroute komen tussen het station aan de ene kant en het Gezondheidspark en Stadspark aan de andere kant. Voorwaarde is een bredere onderdoorgang onder de N3. Zo blijft voldoende ruimte beschikbaar voor het autoverkeer ter hoogte van de VN-tunnel, met de noodzakelijke opstelstroken voor de opritten naar de N3.







## Lange lijn

Het station en de passage onder de N3 maken deel uit van een lange lijn door de stad. Deze lijn verbindt de verschillende delen van het regionale complex onderling en met de omliggende stadsdelen.

Oostelijk van de spoorlijn (aan de zijde van Leerpark en Gezondheidspark) neemt deze lijn de gedaante aan van de Gezonde Kilometer. Een kilometer lang sport, cultuur, wandelen, water, ecologie, spelen, ontdekken, verblijven en recreëren, die ook nog eens toegang geeft tot diverse aan de gezondheid gerelateerde instellingen én tot de groene ruimte van het stadspark.

Ten westen van het spoor volgt de lijn al snel de fietsroute over de Nassauweg naar het Weizigtpark. Met de voorgestelde traverse over de perrons van station Dordrecht en de promenade van Stationsweg en Johan de Wittstraat (zie hoofdstuk 5, Ontwikkelingsvisie Stationsgebied), ontstaat een 'Dordtse looper' die aan twee zijden kan worden voortgezet: in het centrum naar de aanlegplaats van de waterbus aan de Hooikade en vanuit Leerpark naar de Nieuwe Hollandse Biesbosch. Zo ontstaat een doorgaande, samenhangende route van de binnenstad naar het natuurlijke buitengebied.

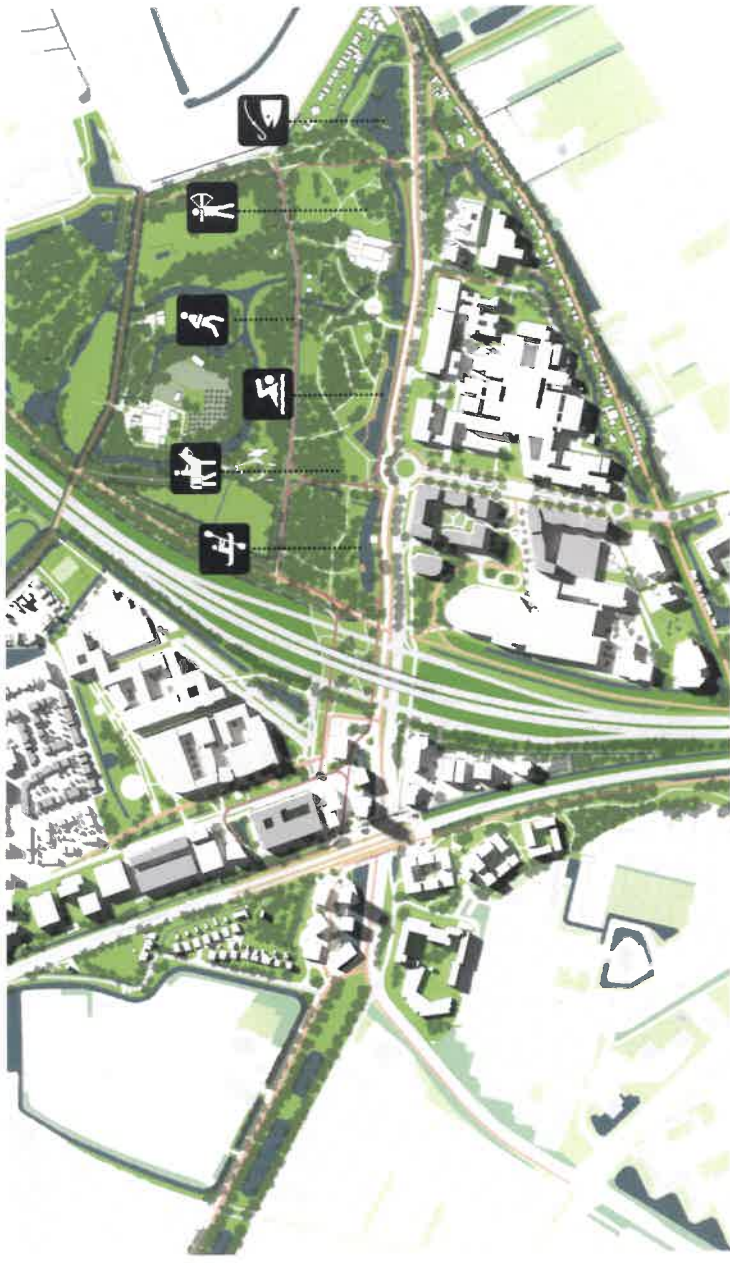






## Gezonde Kilometer

De gezonde kilometer is bedoeld om de fysieke en emotionele gezondheid van de mens te ondersteunen en te bevorderen. Het is een actieve zone binnen de lange lijn Dordtse loper die Leerpark en Gezondheidspark met elkaar verbindt.



## Een gezonde kilometer in de lange Dordtse Loper tussen binnenstad en Biesbosch







Sport, cultuur, wandelen, water, ecologie, spelen, ontdekken, verblijven, recreëren...



## Visie Leerpark en Gezondheidspark



De opzet van Leerpark en Gezondheidspark is van oorsprong gespecialiseerd. Om tot het gewenste stedelijke milieu te komen, met spitsstromen in twee richtingen en levendigheid op straat, worden er woningen en publieksfuncties aan toegevoegd. De eerste resultaten zijn al zichtbaar of worden dat binnenkort (zoals de ontwikkeling van de Middenzone van het Gezondheidspark, tussen de Sportboulevard en het ziekenhuis).

Het gebied heeft ruimte voor zo'n 1100 woningen en 40.000 m<sup>2</sup> vloeroppervlak aan andere gebouwde functies, bovenop de al geplande ontwikkelingen. Een belangrijk deel daarvan kan ontwikkeld worden in de directe nabijheid van het station.

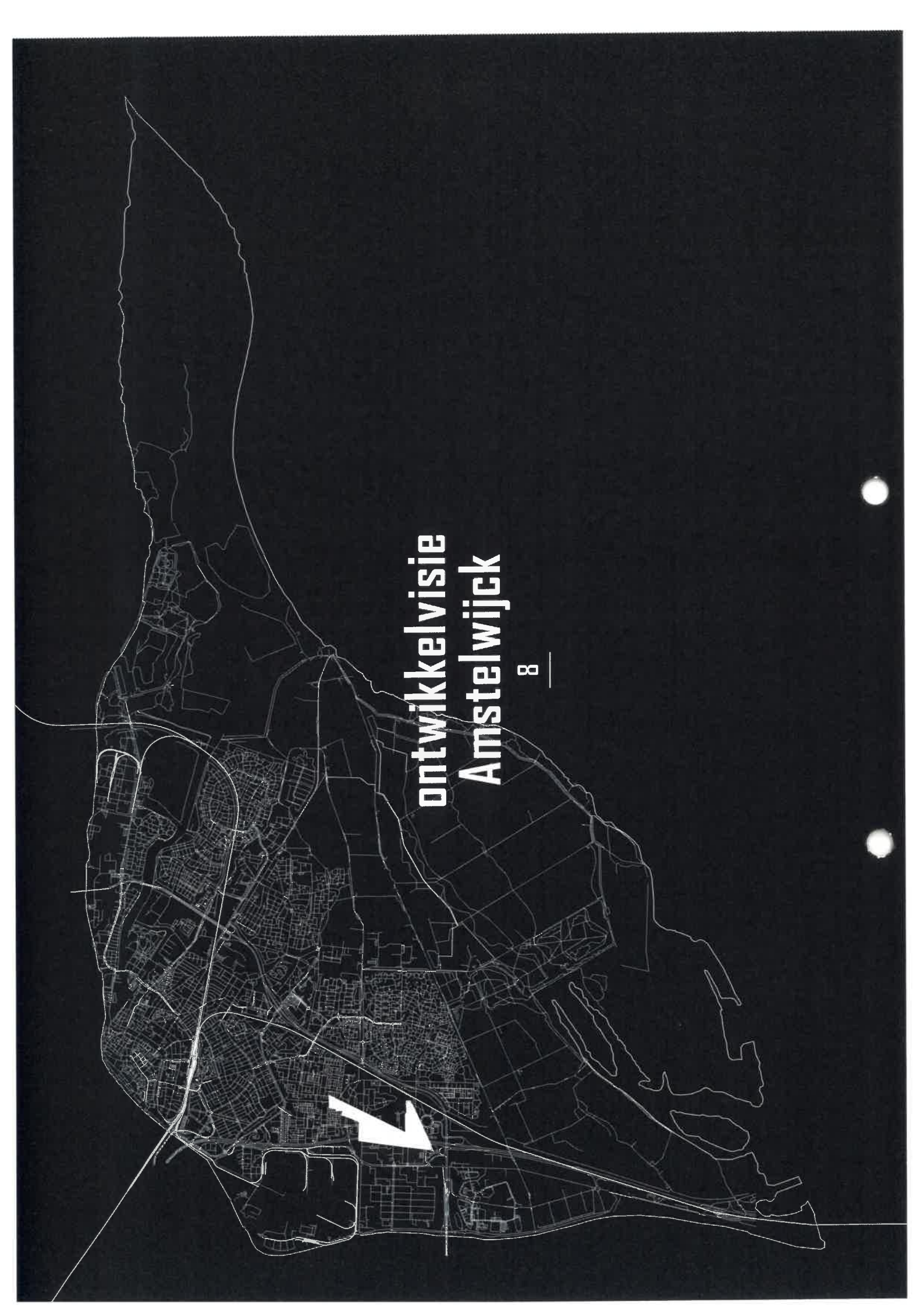
- 1 Stationslocatie: een centrale plek en poort voor stad en natuur
- 2 Dordtse Loper  
Sluit aan op bestaand karakter Nassauweg
- 3 Gezonde km  
Sport, cultuur, wandelen, water, ecologie, spelen, ontdekken, verblijven en recreëren
- 4 Gateway to Stadspark XL
- 5 Overkampweg  
Transformatie tot verbindingssas tussen Leerpark en Gezondheidspark





Daarna





**ontwikkelvisie  
Amstelwijk**

8



## Ontwikkelvisie Amstelwijk

De ontwikkelingen in en om Amstelwijk gaan hard. Recent zijn de woonwijken Wilgenwende en Dordtse Hout gerealiseerd. Op afzienbare termijn wordt het terrein van het voormalige Refajaziekenhuis getransformeerd tot een woonwijk en de voormalige sportterreinen, direct aangrenzend, zullen volgen. Nog verder naar het zuiden is het zonnepark Amstelwijk aangelegd. De ligging aan het knooppunt van A16 en N3 is terug te zien aan twee hotels (aan weerszijden van de snelweg) en het intensieve economische gebruik van de ruimte, met name ook aan de aangrenzende Dordtse Kil.

Vanaf Amstelwijk is de Wieldrechtse Zeedijk onder handbereik. Deze biedt op een aantal plaatsen toegang tot de Dordtse Biesbosch. Met de ontwikkeling van de Nieuwe Dordtse Biesbosch is dit water- en natuurlijke landschap dichterbij de stad gehaald, met veel mogelijkheden om de natuur te bezoeken en beleven.

De toevoeging van een station, tevens startpunt van de cityrail, opent de mogelijkheid om Amstelwijk te ontwikkelen tot een multifunctioneel gebied op de overgang van stad en land, gedragen door een optimale bereikbaarheid. Deels kan het gebied zich ontwikkelen tot mobiliteitsmilieu, met voorzieningen voor reizigers – denk aan de bestaande hotels, maar bijvoorbeeld ook aan overstapvoorzieningen, een gemakswinkel of streekwinkel, en een informatiepunt voor recreatief bezoek aan de stad of aan de Biesbosch. Zulke voorzieningen laten zich heel goed combineren met voorzieningen voor wijk, stad en regio;

wellicht in de leisuressfeer of de horeca. Nieuwe woningbouw geeft een impuls aan de levendigheid van het gebied en vergroot de vervoerswaarde van een nieuw station.



Twee ingrepen stimuleren de ontwikkelingsmogelijkheden van Amstelwijk als multifunctioneel centrumgebied: een nieuw station en landschappelijke verbetering van de verbinding met de Biesbosch. Het station dient als keerpunt voor de cityrail in Dordrecht. Het maakt het mogelijk dat de cityrail door de hele Dordtse Spoorzone rijdt. Bewoners van Amstelwijk en omliggende wijken zoals Sterrenburg, Wilgenwende, Dordtse Hout en Wielwijk hebben profijt van het station, net als de medewerkers van de bedrijven in Amstelwijk en op Dordtse Kil. Het wordt voor hen aantrekkelijker om te kiezen voor het openbaar vervoer.

Weggebruikers uit de Hoeksche Waard kunnen hier hun auto parkeren en overstappen op het regionale openbaar vervoer. Hetzelfde geldt voor weggebruikers uit Brabant, in aanvulling op transfermogelijkheden in Breda en Lage Zwaluwe. Voor hen heeft Amstelwijk het voordeel van railvervoer met een hoge frequentie en een rechtstreekse verbinding met een groot aantal stations op de route naar Rotterdam.

Een andere functie is die van recreatief transferium. Naast het Biesboschcentrum en de Kop van het Land kan de Wieldrechtse Zeedijk bij Amstelwijk zich doorontwikkelen tot een derde entree van de Biesbosch aan Dordtse zijde, georiënteerd op de Nieuwe Dordtse Biesbosch, met Amstelwijk als uitvalsbasis. Om een recreatief aantrekkelijke verbinding te realiseren, wordt het tussenliggend gebied landschappelijk ontwikkeld. Het versterkt de betekenis van het natuurgebied als recreatief-toeristische trekker in Dordrecht, naast de monumentale binnenstad.

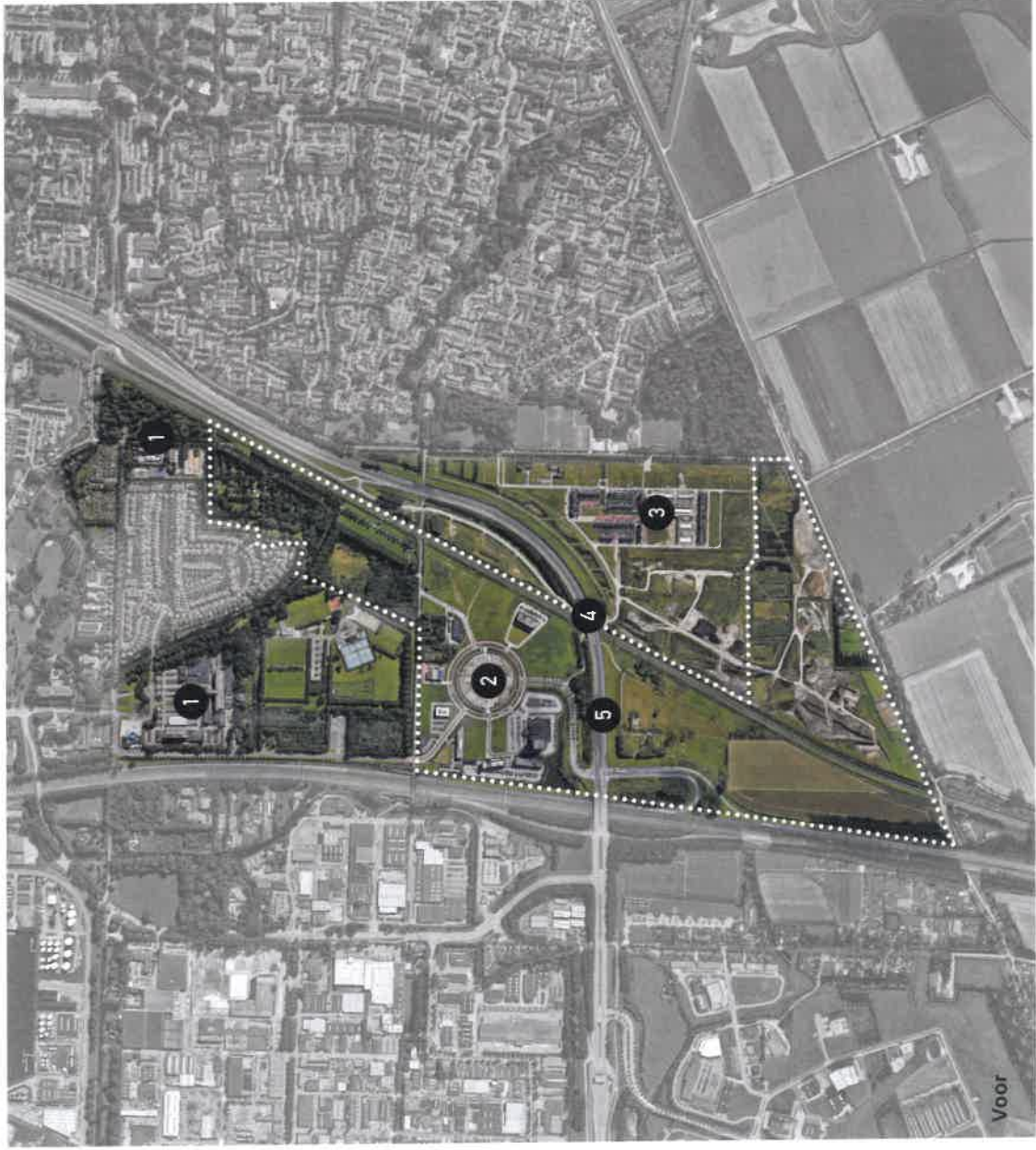








## Stedenbouw en programma



Nieuwe ontwikkelingsruimte is vooral te vinden langs het spoor. Bebouwing hier ondersteunt het station en vice versa. Eerste berekeningen wijzen uit dat er naast bestaande ontwikkelingen nog ruimte is voor ongeveer 925 extra woningen en zo'n 5400 m<sup>2</sup> extra bruto vloeroppervlak voor andere gebouwde functies.

- 1 Sites in privébezit
- 2 Bestaande bedrijventerreinfunctie
- 3 Huidige ontwikkeling in aanbouw
- 4 Geluids- en veiligheidsbeperkingen
- 5 Barrièrewerking zware infrastructuur





Daarna







# Vervolg

## Adaptieve ontwikkeling

De beoogde mobiliteitstransitie is daadwerkelijk een transitie: een omslag. Het gaat om méér dan een paar procenten minder gebruik van de eigen auto en een paar procenten meer fiets en openbaar vervoer. De benadering van de mobiliteit is aan het veranderen. Die beweging is al zichtbaar in de samenleving: meer ketenmobiliteit, meer deelauto's en -fietsen, meer alternatieve vervoermiddelen zoals de e bike. Om de stad duurzaam leefbaar en bereikbaar te houden, is het van belang dat die beweging zich doorzet. De plannen voor de Spoorzone zijn daar een belangrijke stimulans voor.

Het tempo en de mate waarin die omslag zich zal voltrekken, zijn moeilijk te voorspellen. Prognoses gebaseerd op verkeersgedrag anno 2020 vertellen maar een deel van de waarheid voor 2040. Deze visie bevat een aantal maatregelen die bijdragen aan én anticiperen op die noodzakelijke mobiliteitstransitie. Te noemen zijn de autoluwe inrichting van de binnenstad en in het bijzonder de wandel- en fietspromenade tussen station en binnenstad, het beter oversteekbare profiel van de Dokweg, de aangepaste aansluiting op de A16, het weren van autoverkeer op de Stadsbrug, de snelheidsverlaging op de N3 en de parkeeraccommodaties bij Amstelwijk en aan de Weeskinderendijk.

Als onderdeel van de gebiedsgerichte uitwerkingen van de plannen zal onderzoek worden gedaan naar de voorwaarden waaronder en de manier waarop ingrepen als deze gestalte kunnen krijgen. De crux zit in de fasering: wanneer kan welke ingreep op een verantwoorde manier worden doorgevoerd, en hoe hangen ingrepen in de infrastructuur samen met de ontwikkeling van groen en vastgoed? Op welk moment is er voldoende informatie beschikbaar om wenselijke bouwprogramma's en infrastructuur-capaciteiten vast te pinnen? De samenhang met de fasering van de investeringen in de spoorinfrastructuur (hoofdstuk 4) is evident.

Experimenten en tijdelijke maatregelen kunnen het zicht aanscherpen op de kansen die een gebied of een plek biedt. Wat gebeurt er bijvoorbeeld als we de Stadsbrug een weekend afsluiten voor autoverkeer en een evenement op het brugdek organiseren? Of als we alvast een kleinschalig begin maken met een hubfunctie aan de Weeskinderendijk, of een enkel wooncomplex nabij een station bouwen voor doelgroepen zonder eigen auto (dus met zeer beperkte parkeergelegenheid)?

We volgen een adaptieve strategie: we hebben een helder beeld voor ogen waar we naartoe willen en waarom, en tegelijkertijd reageren we in aanpak en uitwerking op wat eerste ontwikkelingen en ervaringen losmaken.

## Ontwikkelingsstrategie

Deel 2 van dit boek gaat in op de praktische kant van de ontwikkelingsstrategie voor de Spoorzone. Aan de orde komen onderwerpen als hoe de stad wordt betrokken, welke samenwerkingsverbanden of coalities in de uitvoering nodig zijn, hoe de gemeente haar eigen realisatiekracht kan vergroten, welke organisatievorm het meest geschikt is en welke financieringsbehoeften en -mogelijkheden er zijn.

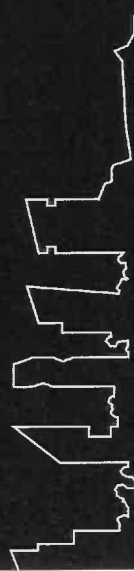
De ontwikkeling van de Spoorzone vraagt vasthoudendheid, geduld en doorzettingsvermogen bij alle betrokkenen. Maar het is de moeite meer dan waard. Het resultaat is een duurzame, bereikbare, leefbare en aantrekkelijke stad.

Oprichtgever:  
gemeente Dordrecht

Projectleiding:  
Duco Hoogland

Ontwerp:  
Mecanoo architecten

Teksten:  
Bureau Westerlengte



Oude Delft 203, 2611 HD Delft, The Netherlands  
PO Box 3277, 2601 DG Delft, The Netherlands

+31 (0)15 279 81 00 | [info@mecanoo.nl](mailto:info@mecanoo.nl)  
[www.mecanoo.nl](http://www.mecanoo.nl)

**mecanoo**

