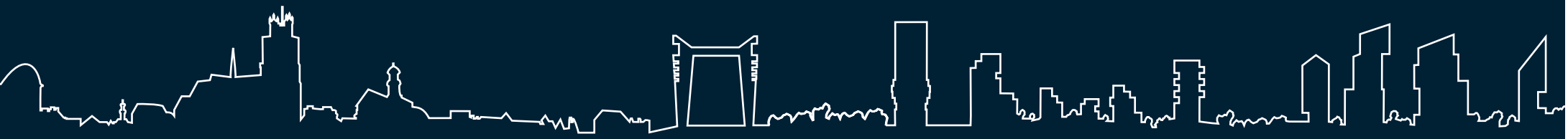
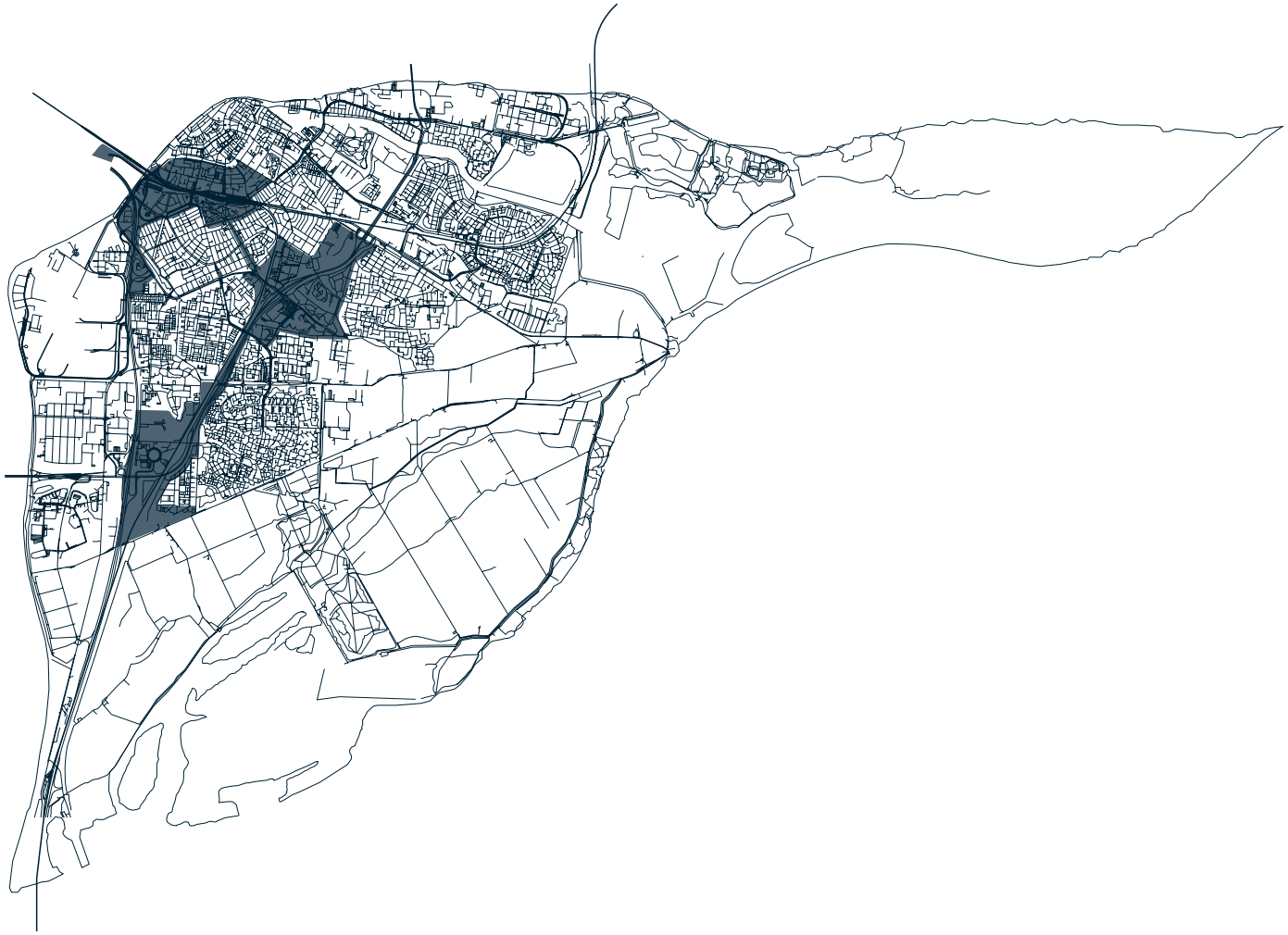


De Dordtse Spoorzone

Deel 2: Strategie Vertrouwelijk (Bijlage 3+4)



DORDRECHT

Inhoud

Deel 2: Strategie **4**
Inleiding 5
Uitnodiging aan de stad 6
Coalities vormen 7
Realisatiekracht vergroten 8
Goede organisatie 8
Serieus investeren 9
Adaptief actieprogramma 13

Bijlage 3: Memo Brink - Financieel strategische advisering **14**
1. Inleiding 15
2. Algemene projectomschrijving 16
3. Ramingsuitgangspunten 20
4. Project specifieke uitgangspunten 21
6. Aanbevelingen 25

Bijlage 4: Actieprogramma **26**
Indicatief actieprogramma Spoorzone Dordrecht

Deel 2: Strategie

Inleiding

Dordrecht staat voor de opgave om tot 2030 10.000 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 m² bruto vloeroppervlak voor andere functies – naar verwachting is dat goed voor zo'n 2500 nieuwe banen.

We werken die kansen uit in een ontwikkelingsvisie en een ontwikkelingsstrategie, respectievelijk deel 1 en deel 2 over de 'Ontwikkeling Dordtse Spoorzone'. In dit tweede deel staat de ontwikkelingsstrategie centraal.

De ontwikkeling van de Spoorzone zoals die in deel 1 is geschetst is een zaak van lange adem. Het 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.

Behalve de lange adem zijn er twee voorwaarden om het avontuur aan te gaan. Ten eerste zijn er veel partijen nodig voor de ontwikkeling. Zij moeten perspectief zien om vanuit hun eigen wensen en verantwoordelijkheden aan te sluiten bij de ontwikkeling, door initiatieven te nemen, bij te dragen of ruimte te bieden. Er is dus draagvlak nodig. Ten tweede moeten de middelen beschikbaar zijn. Van de gemeente vraagt dat een goede organisatie, voldoende geld, doorzettingskracht en een intensieve communicatie.

In dit deel wordt nagegaan hoe aan deze randvoorwaarden invulling kan worden gegeven. Achtereenvolgens gaat het over de vraag 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. Afgesloten wordt met een paragraaf over het eerste actieprogramma: de activiteiten die nu moeten worden ondernomen om de ontwikkeling op gang te brengen.

Dit deel schetst op elk van deze onderwerpen de voorgestelde strategie. Voor een meer gedetailleerde uitwerking wordt verwezen naar het bijlagenboek.

Uitnodiging aan de stad

Dordtenaren zullen centrale delen van hun stad onder hun ogen zien veranderen. Alleen al daarom is een intensieve betrokkenheid van de samenleving op zijn plaats. Bewoners van Dordrecht en andere betrokkenen moeten uiteraard geïnformeerd worden over de plannen en via de formele inspraakprocedures kunnen reageren, maar dat is niet genoeg. Al voor het zover is krijgen ze gelegenheid om ideeën en opvattingen in te brengen. Er wordt een Communicatieplan opgesteld dat hier vorm aan geeft. Bovendien openen we mogelijkheden voor bewoners en ondernemers van Dordrecht om zelf iets van de grond te krijgen.

Op voorhand lijkt vooral het Maasterras daarvoor geschikt. Nu is dit voornamelijk het domein van bedrijven met hun klandizie en relaties, en van infrastructuur. Na herontwikkeling is het gebied opgenomen in het stedelijke leven over de volle breedte; er wonen mensen en anderen bezoeken het gebied om er te werken, te leren, te ontspannen. In de tussentijd is er een fase waarin het stedelijke leven geleidelijk op gang komt. Dat biedt een laagdrempelige toegang voor 'stadspioniers': ondernemers die kansen zien in tijdelijk gebruik van leegstaand vastgoed, organisatoren van evenementen die ruimte nodig hebben, kunstenaars die zich aangetrokken voelen door de dynamiek van het bouwen, enzovoort. Voor hen is de gebiedsontwikkeling een unieke kans om dromen en ambities waar te maken, en tegelijk banen zij de weg voor meer definitief gebruik. Zij brengen kansen aan het licht en introduceren de nieuwe stedelijke ruimte bij de bevolking.

Ook bij de keuzes voor het definitieve gebruik krijgen particuliere initiatiefnemers een kans. Dat kan de vorm aannemen van woningbouw in collectief particulier opdrachtgeverschap, via het systeem van kavelpaspoorten (zie deel 1, hoofdstuk Ontwikkelingsvisie Maasterras). Het kan ook voortkomen uit een idee voor een van de bijzondere ruimtes in het gebied, dat de initiatiefnemer vervolgens zelf kan uitvoeren en exploiteren. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de ruimtes onder de aanlanding van de Stadsbrug, of een faciliteit in het Maaspark. Maar ook in de andere ontwikkelingsgebieden dan alleen het Maasterras kunnen zich kansen voordoen – wellicht het stationsgebouw van Dordrecht CS of een plek aan de Gezonde Kilometer bij het Gezondheidspark.

Juist door particulieren de kans te bieden, kan een stedelijk gebied ontstaan met een eigen kleur en karakter. De manier waarop particulier initiatief een kans krijgt, zal verder worden uitgewerkt. Onderdeel kan de formule van een prijsvraag zijn: een open uitnodiging om met zelf uit te voeren ideeën te komen voor een gebouw of gebied, waarvan het beste idee geselecteerd wordt.

Coalities vormen

Al in een vroeg stadium is overeenstemming nodig met een aantal grote betrokken partijen over de te volgen koers. Dat gaat met name om eigenaren en beheerders van grond en infrastructuur, collega-overheden en marktpartijen. De gemeente wil ten minste met deze partijen coalities vormen, waarbij de eerste stap is om een intentieovereenkomst af te sluiten waarin afspraken worden vastgelegd over de samenwerking, de te plegen onderzoeken, de planning, enzovoort. De prioriteit gaat uit naar ProRail en NS en met de grote grondeigenaren.

ProRail en NS

Aanpassingen aan de spoorinfrastructuur (spoorweg, spooremplacementen, stations en stationsvoorzieningen) zijn ondenkbaar zonder volle medewerking van ProRail en NS, met daarachter het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Tegelijk zijn die aanpassingen onmisbaar voor de gewenste stedelijke ontwikkeling en mobiliteitsontwikkeling. In dat licht is de wens van deze partijen om te komen tot een samenwerkingsovereenkomst (Letter of Intent) een eerste stap op de goede weg. Daarmee wordt het benodigde draagvlak voor de ingrepen op papier vastgelegd en wordt een route geformuleerd voor verkenningen, besluitvorming en planning.

Eigenaren

De ontwikkelingen zijn voor een belangrijk deel voorzien op gronden in private handen. Dat is onder meer het geval op het Maasterras, aan de Handelskade, in de Put en bij het toekomstige station Leerpark/ Gezondheidspark. Sommige van deze grond- en vastgoedeigenaren kunnen bereid en in staat blijken om de ontwikkeling zelf uit te voeren. Met hen is een intentieovereenkomst wenselijk. Van andere grondeigenaren zal de grond verworven moeten worden. De gemeente gaat met hen in gesprek zodra de plannen daar voldoende concreet voor zijn.

Collega-overheden

De visie voor de Spoorzone maakt deel uit van het Integraal Verstedelijkingsakkoord voor de zuidelijke Randstad. Daarin zijn afspraken gemaakt over de samenwerking tussen de ondertekenende partijen. Concreet voor de Spoorzone zijn op onderdelen specifieke afspraken nodig.

Voor een nieuwe toekomst voor de Stadsbrug zijn afspraken nodig met Rijkswaterstaat als eigenaar van de brug en de gemeente Zwijndrecht. Rijkswaterstaat staat open voor een vervolgtraject gericht op een ander gebruik van de brug. Daarnaast is Rijkswaterstaat de belangrijkste partner bij maatregelen aan het hoofdwegennet. Dat gaat bijvoorbeeld om de noodzaak om de geluidsoverlast van de A16 te beperken (door een gedeelte van de weg te overdekken of anderszins), het aanpassen van de op- en afritten van de A16, het verlagen van de snelheid op de N3 en het aanpassen van de op- en afritten van de N3.

De provincie Zuid-Holland is een belangrijke partner bij het realiseren van de gewenste verbeteringen aan de fietsverbindingen, zoals de regionale fietssnelweg F16 en de onderdoorgang voor langzaam verkeer oostelijk van station Dordrecht CS. En de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag is de belangrijkste samenwerkingspartner voor de aanpassingen aan de Oude Lijn, het tijdelijke R-net en op termijn de haltes Galileïlaan, Copernicusweg en Maasterras voor de cityrailverbinding met Amstelwijck.

Marktpartijen

Zodra het op uitwerking en uitvoering van de vastgoedprojecten aankomt, zijn ontwikkelaars, corporaties en beleggers de belangrijkste samenwerkingspartners. In een wat later stadium kunnen deze partijen worden geselecteerd of ontwikkelingscombinaties worden gevormd. Het kan interessant zijn om workshops met dergelijke partijen te organiseren om uitwerkingsopgaven ter hand te nemen.

Realisatiekracht vergroten

Coalities zoals hierboven beschreven vergroten de realisatiekracht van de gemeente. Het is daarnaast wenselijk dat de gemeente haar eigen instrumentarium ten volle inzet om de ontwikkelingen mogelijk te maken. Dat gaat om het juridisch-planologisch instrumentarium, een actief grondbeleid, het vestigen van een voorkeursrecht, enzovoort.

Goede organisatie

De ontwikkeling van de Spoorzone moet een toonbeeld zijn van integrale stedelijke ontwikkeling. Er ligt een breed spectrum aan doelstellingen (wonen, economie, mobiliteit, klimaat), er zijn veel samenhangen te realiseren en er zijn veel partijen betrokken. Dit vergt een organisatiestructuur die die deze integraliteit langjarig kan initiëren, waarmaken, garanderen en bewaken.

De huidige situatie met meerdere stuur- en projectgroepen, elk met verschillende lijnen naar stakeholders, leidt tot in- en externe onduidelijkheid. Daarom wordt voorgesteld om een kwalitatief stevige projectorganisatie op te tuigen met directe lijnen naar directies en bestuur voor het gehele gebied van de Spoorzone.

Die projectorganisatie moet over de volle breedte van de Spoorzone het gemeentelijk handelen kunnen organiseren. Dat vraagt aansturing door één stuurgroep met de betrokken wethouders en directeuren, en een stevige projectstaf met één projectgroep.

Bij de samenstelling van de projectorganisatie moet specifieke aandacht uitgaan naar strategische, financiële en onderhandelingstechnische kwaliteiten. Zo moet de directeur van de projectstaf in staat zijn de complexiteit van de opgaven te overzien, op bestuurlijk en directieniveau te kunnen dealen met interne en externe partijen, te kunnen enthousiasmeren, financieel creatief te zijn, enzovoort. Het moet kortom een zwaargewicht zijn.

Op twee fronten zou de projectstaf extern ondersteund kunnen worden. Voor het bewaken van de stedenbouwkundige kwaliteit zou een supervisieopdracht aan een extern bureau gegeven kunnen worden. Het ligt voor de hand om Mecanoo te vragen daar de eerste vijf jaar invulling aan te geven. De projectstaf zou daarnaast een senior met ervaring en gezag op het gebied van stedelijke ontwikkeling moeten kunnen inschakelen. Deze senior kan de positieve ervaringen met de zogenaamde fast lane borgen, dat wil zeggen gelijktijdig rekenen en tekenen gecombineerd met compacte besluitvorming.

Serieus investeren

Binnenstedelijk ontwikkelen is lastig en duur

De keuze voor binnenstedelijk ontwikkelen is geen keuze voor de gemakkelijkste oplossing. In de Spoorzone zijn enkele gebieden samengebracht die worden omringd of doorsneden door zware infrastructuur, vol in gebruik zijn, weinig gemeentebezit kennen, en waar in sommige gevallen een risico bestaat op bodemverontreiniging.

Om van die gebieden aantrekkelijke woon- en werkgebieden te maken, zijn langjarige investeringen nodig. De nadelige effecten van de zware infrastructuur moeten teniet worden gedaan door te investeren in geluidswerende voorzieningen en nieuwe verbindingen over en onder die infrastructuur. Soms moet de gemeente de gronden verwerven en in een aantal gevallen zal de bodem moeten worden gesaneerd. Om de gebieden aantrekkelijk en toekomstbestendig te maken voor bewoners en bedrijven, zijn investeringen in duurzame mobiliteit en kwalitatief hoogwaardige openbare ruimtes noodzakelijk.

De kracht van de Ontwikkelingsvisie Spoorzone is dat al die benodigde maatregelen in één integraal geheel zijn gevat. De voorgestelde maatregelen dienen vaak meerdere doelen. Het Maaspark is niet alleen een park, maar ook een geluidswal tussen spoorweg en woonwijk, een evenemententerrein en het dak van een parkeergarage. Maatregelen versterken elkaar ook. Verbeteringen van het openbaar vervoer betekenen bijvoorbeeld minder autogebruik, dus minder parkeervoorzieningen en minder milieubelasting. De kracht van de Ontwikkelingsvisie schuilt in die integraliteit. Als onderdelen van de visie met een relatief hoog prijskaartje worden uitgesteld of versoberd, kan dat de effectiviteit van andere onderdelen ondergraven.

Nuances bij rekenen aan kosten en baten

Om meer inzicht in het investeringsniveau te geven, is een eerste financiële kosten- en batenanalyse gemaakt van de maatregelen die in de Ontwikkelingsvisie Spoorzone worden voorgesteld. In de komende maanden zullen ook de maatschappelijke kosten en baten zoals gezondheid en duurzaamheid worden geanalyseerd. Bij het opstellen van het financiële overzicht heeft de Brink Groep externe ondersteuning geleverd (zie bijlage 3). Deze had betrekking op de kosten van de infrastructurele maatregelen. De kosten en opbrengsten van de vastgoedontwikkelingen heeft de gemeente zelf berekend (zie bijlage 2). Dit geldt ook voor de ramingen van bijdragen die mogelijk door hogere overheden kunnen worden geleverd.

Het financiële overzicht moet met de nodige nuances worden beschouwd. De ontwikkeling van de Spoorzone kan 20 jaar of meer beslaan. Dat betekent dat de omstandigheden aan veranderingen onderhevig zullen zijn. Die kunnen bijvoorbeeld worden veroorzaakt door gewijzigde marktomstandigheden, gewijzigde wet- en regelgeving, al of niet samenwerken met stakeholders, nadere uitwerkingen, optimalisaties, enzovoort. Deze veranderingen werken door in de voorgestane ingrepen en zullen van grote invloed zijn op de financiën. Daar komt bij dat een aantal kostenposten nog niet is te ramen (bijvoorbeeld bodemverontreiniging, kabels & leidingen), dat nog niet duidelijk is welke financiële bijdragen hogere overheden kunnen en willen leveren en dat de gedetailleerde uitwerking van de plannen tot positieve dan wel negatieve verrassingen kunnen leiden. Om daar voor zover mogelijk rekening mee te houden, is bij de kostenramingen gewerkt met stevige onzekerheidsmarges. Een andere nuancering heeft betrekking op de spanning tussen staand gemeentelijk beleid en de ontwikkelingsvisie. De kosten en baten van de vastgoedprogramma's (aantallen woningen en parkeerplaatsen) die in de visie zijn opgenomen zijn doorgerekend, maar die komen niet altijd overeen met gemeentelijke bestemmingsplannen of parkeernormen.

De hier genoemde bedragen zijn van belang omdat ze een beeld geven van de omvang, zodat in het gemeentelijke begrotingsbeleid, maar ook in de gesprekken met de provincie, het Rijk en de marktpartijen duidelijk is, in welke richting er moet worden gewerkt.

Totaalbeeld: een visie van € 2 miljard

Dat genoemd hebbend, kan over het financiële overzicht worden gezegd dat het totaal van de Spoorzone een investering van meer dan € 1,1 miljard vergt. Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

- Woningbouw (verwerven gronden, bouw- en woonrijp maken, geluidsvoorzieningen e.d.) € 125 miljoen
- Spoorzaken (stations, sporen, wissels, veiligheidssystemen, haltes) € 775 miljoen
- Openbare ruimte (Maaspark, herinrichting straten, stationspark e.d.) € 220 miljoen

Voeg daarbij de investering die marktpartijen en woningcorporaties moeten doen in de woningbouw zelf en het totale investeringsniveau loopt op tot ongeveer € 2 miljard.

Tegenover die kosten zijn inkomsten geraamd. Deze zijn gebaseerd op de huidige praktijk en bestaan uit:

- Woningbouw (grondopbrengsten) € 140 miljoen
- Rijksbijdragen voor de spoorzaken € 775 miljoen
- Provinciale bijdragen voor o.a. fietsvoorzieningen € 45 miljoen
- Exploitatie-inkomsten (garages) € 20 miljoen

Voor de inrichting van de openbare ruimte en geluidsvoorzieningen staat vooral de gemeente aan de lat. Met alle slagen om de arm, zal de gemeente rekening moeten houden met een eigen bijdrage tussen de € 130 en € 150 miljoen over een periode van 20 jaar. Het zijn forse bedragen, maar gezien de looptijd van de ontwikkeling en de omvang van de totale Spoorzone, niet uitzonderlijk.

In bijlage 1 is de integraal overzicht opgenomen van de maatregelen, de kosten en de mogelijke dekking. Let wel, kosten van bijvoorbeeld bodemsanering zijn niet bekend en dus ook niet meegenomen. Aan de andere kant kunnen zich mogelijkheden voordoen voor andere subsidies, bijvoorbeeld voor woningbouw. Ook de effecten van beoogde bevolkingsgroei op het Gemeentefonds of op het draagvlak onder de voorzieningen in Dordrecht zijn niet meegenomen.

Per deelgebied wordt hieronder ingegaan op de kosten en inkomsten. De spoorzaken worden apart belicht.

Maasterras: € 213 miljoen aan kosten en € 107 miljoen aan inkomsten

Bij de ontwikkeling van het Maasterras speelt een aantal complicerende factoren. De gemeente heeft zelf slechts beperkt eigendom in het gebied. Daarnaast kent het gebied met zijn gedempte havens zeer waarschijnlijk bodemverontreinigingen. Bovenal is het omringd door infrastructuur (A16, spoor) die kostbare voorzieningen vergt om de geluidsoverlast tot wettelijke niveaus terug te brengen. Daarnaast zijn investeringen nodig voor toevoegingen als het Maaspark en de fiets- en wandelroute over de Stadsbrug; essentiële ingrepen die het Maasterras tot een aantrekkelijk en onderscheidend woongebied maken.

Om woningbouw op het Maasterras mogelijk te maken moet dus worden geïnvesteerd in verwervingen, verplaatsingen, bouw- en woonrijp maken, de parkgarage, het Maaspark, geluidsvoorzieningen, de brug, een evenemententerrein, bodemsanering, enzovoort. Van de kosten is een eerste grove raming gemaakt. Deze raming kwam uit op ca. € 220 miljoen. Met name de geluidsvoorzieningen zijn een kostbare aangelegenheid.

Hiertegenover staan inkomsten uit woningbouw, commerciële voorzieningen, parkeerexploitatie en mogelijk geachte subsidies. Deze inkomsten worden geraamd op circa € 125 miljoen.

Stationsomgeving: € 77 miljoen kosten en € 22 miljoen inkomsten

In de Stationsomgeving moet vooral worden geïnvesteerd in de openbare ruimte (het Weizigtpark, de parktraverse over het station, de verbinding met de binnenstad) en fietsvoorzieningen (paden, stalling, fietstunnels). De kosten daarvan kunnen oplopen tot zo'n € 77 miljoen. Dat is exclusief spoorzaken zoals het station en het emplacement.

Deze kosten zullen met name gedragen moeten worden door de gemeente en de provincie. Een deel ervan is reeds in de begroting opgenomen (fietsenstalling). Of er subsidies beschikbaar zijn, van de provincie of anderszins , moet worden onderzocht. Opbrengsten van de kleinschalige kantoorontwikkeling op de P&R-locatie Markettenweg kunnen eveneens (beperkt) bijdragen

aan dekking van de investeringen. Er wordt geraamd dat de gemeente in dit gebied ca. € 50 miljoen zelf zal moeten dragen en de provincie € 21 miljoen.

Leerpark/Gezondheidspark/Stadspark XL: € 39 miljoen kosten en € 35 miljoen inkomsten

Het ontwerp van Mecanoo heeft vooral betrekking op de verbinding tussen de drie parken. Om die verbinding tot stand te brengen, moet vooral worden geïnvesteerd in de openbare ruimte, zoals de verbreding van de tunnel onder de N3. Om de woningbouw mogelijk te maken moet er worden geïnvesteerd in verwerving en verplaatsing van de tennisverenigingen en het Schippersinternaat. In totaal zijn de kosten hiervan geraamd op ca. € 38 miljoen. Dat is exclusief de investeringen in spoorzaken zoals de realisatie van een station en de drie- of viersporigheid.

Hier staan inkomsten tegenover vanuit woningbouw en mogelijk enkele subsidies. Deze zijn geraamd op ca. € 33 miljoen.

Amstelwijck: € 19 miljoen kosten en € 34 miljoen inkomsten

In Amstelwijck moet vooral geïnvesteerd worden in een station plus toegangsweg, een P&R-voorziening en woningbouw. De kosten hiervan zijn, exclusief de spoorzaken, geraamd op ca. € 9 miljoen. De dekking daarvan zal komen uit de exploitatie van het transferium en inkomsten uit woningbouw, in totaal € 15 miljoen.

Spoorzaken: € 775 miljoen kosten

De investeringen in de spoorweginfrastructuur omvatten onder meer het moderniseren van het hoofdstation, het maken van nieuwe stations op het kruispunt van het Leerpark, Gezondheidspark en StadsparkXL en bij Amstelwijck en het verplaatsen van het emplacement en het aanbrengen van extra sporen. Dat vraagt alles bi elkaar een forse investering van ca. € 775 miljoen. In de planvorming voor de Oude Lijn (Leiden – Dordrecht) door het samenwerkingsverband van ministeries, NS, ProRail, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, provincie en gemeenten forse bedragen voor investeringen in Dordrecht opgenomen. Als deze worden gehonoreerd, dan zal in de periode 2025 – 2040 de spoorinfrastructuur in Dordrecht op een aanzienlijk hoger niveau worden gebracht.

In bijlage 1 is een meer gedetailleerd overzicht opgenomen, waarin per deelgebied is terug te vinden welke maatregelen zijn berekend.

Stevige inzet

De bedragen die hiervoor zijn genoemd, vergen een stevige gemeentelijke inzet. Niet alleen financieel, maar vooral ook organisatorisch. De geraamde inkomsten van hogere overheden en marktpartijen zijn alleen te realiseren als de urgentie van investeren in Dordrecht voor iedereen duidelijk is. Daarbij helpt de wervende Ontwikkelingsvisie, maar ook een creatieve en volhardende werkwijze en de mogelijkheid om externe investeringen te stimuleren door cofinanciering of voorfinanciering. Het idee voor een investeringsfonds (zie kader) kan daarbij helpen.

Het is een stevige inzet, maar zoals eerder aangegeven zijn de benodigde investeringen te overzien gezien de looptijd en omvang van het project. Bij een looptijd van 20 jaar gaat het om de volgende jaargemiddelden:

- 6000 woningen is slechts 300 woningen per jaar,
- bijdragen van het rijk betreffen gemiddeld € 35 miljoen per jaar,
- bijdragen van de provincie gaan over gemiddeld € 2,2 miljoen per jaar,
- de gemeente investeert ca. € 7,5 miljoen per jaar.

De kosten worden niet gelijkelijk over de gehele looptijd verdeeld. Het merendeel zal in de eerste 10 jaar aan de orde zijn, maar de genoemde kostendragers kunnen dit aan. Zeker als het wordt afgezet tegen de kwaliteitssprong die met de uitwerking en realisatie van de Ontwikkelingsvisie Spoorzone kan worden bereikt.

Investeringsfonds Spoorzone

De realisering van de plannen voor de Spoorzone vergt een tijdspanne van meer dan twintig jaar. In die periode zullen zich meerdere economische ups en downs voordoen. Vele partijen spelen in die lange periode een rol en er zijn diverse publieke en private geldstromen in het spel. Die komen lang niet allemaal beschikbaar op het moment dat ze nodig zijn. Een gebiedsontwikkeling als deze vraagt dan ook om een financieel instrument dat de conjuncturele golven, de diversiteit aan geldstromen en faseringsproblemen ondervangt.

De start van de ontwikkeling vindt plaats op een moment van economische tegenslag, maar ook in een periode van een ongekend ruime financieringsmarkt met zeer lage rentetarieven. De rijksoverheid heeft in deze omstandigheden een apart investeringsfonds ingesteld, het 'Groeifonds'.. Er is alle reden om dit in Dordrecht ook te overwegen. Een goedkope financieringsfaciliteit voor de langere termijn en een faciliteit die de diversiteit aan geldstromen optimaal kan combineren en benutten: een Investeringsfonds Spoorzone.

Relatie met grondexploitatie

Bij een integrale gebiedsontwikkeling als deze kan zo'n investeringsfonds een belangrijke aanvulling zijn op de traditionele grondexploitaties. Om de beoogde kwaliteit te behalen is een goed gefaseerde integrale aanpak noodzakelijk. Dit kan betekenen dat de gemeente naast investeringen die normaal gesproken in een grondexploitatie thuis horen, ook moet investeren in zaken die daarbuiten vallen. Het kan bijvoorbeeld nodig zijn om voorinvesteringen te plegen in parkeervoorzieningen, openbare ruimte, ov-haltes en vastgoedprogramma, ook als de eigenlijk verantwoordelijke overheden of marktpartijen er nog niet aan toe zijn, of als de terugverdienprogramma's zich over een groter aantal jaren uitstrekken. Dit past niet in een traditionele grondexploitatie. Een investeringsfonds Spoorzone kan daar wel in voorzien.

Functies van een fonds

Een dergelijk fonds kent in hoofdzaak twee functies. Ten eerste het doen van geheel of gedeeltelijk onrendabele investeringen die noodzakelijk zijn als randvoorwaarden voor de ontwikkeling. Denk hierbij aan openbare ruimte en infrastructuur. Ten tweede investeringen doen die in principe rendabel zijn, maar noodzakelijk om publiek-private samenwerking dan wel publiek-publieke samenwerking te stimuleren. Voorinvesteringen om te komen tot versnelling van projectrealisaties, bijvoorbeeld in een station, zijn daar een voorbeeld van. Het fonds kan ook worden ingezet om posities in te nemen die gemeentelijke beleidsdoelen – bijvoorbeeld middenhuur – versnellen.

Omvang fonds

Een investeringsfonds voor deze doelen is een noodzaak. Gezien de omvang en looptijd van het project en de uitkomst van de businesscase, lijkt een bedrag van € 100 tot € 150 miljoen reëel. Een investeringsfonds gericht op de doelen uit de tweede categorie lijkt een no-regret optie. Daarvoor lijkt een eerste inleg van € 100 miljoen realistisch.

Adaptief actieprogramma

De gewenste ontwikkelingen kunnen en zullen zeker niet allemaal tegelijk op gang komen. Dat is ook niet nodig. Iedere ontwikkeling zal op zijn tijd moeten worden veroverd. Stap voor stap zal de visie zo invulling krijgen. En omdat het een ontwikkeling betreft die zomaar 20 jaar gaat vergen, zullen de omstandigheden bij de betrokken partijen en bij de gemeente Dordrecht zelf aan verandering onderhevig zijn. Omstandigheden op de woningmarkt zullen wijzigen en de nu nog onbekende specificaties van het cityrailsysteem kunnen gevolgen hebben. Dit vergt dat de strategie ook op gewijzigde omstandigheden moet kunnen inspelen, oftewel flexibel en adaptief van karakter moet zijn.

Van belang is dat de gemeente duidelijk voor ogen heeft wat er moet gebeuren om de ontwikkeling op gang te brengen en te houden. Een in de tijd doorlopend actieprogramma is daar een geëigend middel voor, net zo goed als een adequate projectorganisatie en voldoende middelen om het proces en de gemeentelijke investeringen te kunnen bekostigen.

In bijlage 4 is een eerste voorzet voor een dergelijk actieprogramma opgenomen.

Bijlage 3: Memo Brink - Financieel strategische advisering

1. Inleiding

1.1 Uitvraag

Brink is door Gemeente Dordrecht gevraagd om een kostenraming op te stellen voor de ontwikkeling van de stationsomgeving rondom Station Dordrecht.
De uitgangspunten zoals aangehouden voor deze kostenraming berusten op het ontwerp van Mecanoo Architecten (verder: Mecanoo) en verdere afstemming met Gemeente Dordrecht.

1.2 Leeswijzer

Deze memo bestaat uit verschillende hoofdstukken. Allereerst wordt een algemene projectomschrijving gegeven, waarbij de maatregelen van de verschillende beschouwde deelgebieden van Spoorzone Dordrecht worden benoemd. In hoofdstuk 3 worden de ramingsuitgangspunten toegelicht en in hoofdstuk 4 worden de project specifieke uitgangspunten toegelicht per maatregel. Hoofdstuk 5 laat een kostenoverzicht van de investeringsramingen per deelgebied zien. In hoofdstuk 6 geven wij enkele aanbevelingen.

2. Algemene projectomschrijving

2.1 Spoorzone Dordrecht

Dwars door Dordrecht loopt het spoor van de 'Oude Lijn'. De potentiële (her)ontwikkellocaties rondom de oude spoorlijn worden gezamenlijk de Spoorzone genoemd. Gemeenten Dordrecht, Zwijndrecht en provincie Zuid-Holland hebben de ambitie om gezamenlijk de kansen in de Spoorzone optimaal te benutten. De spoorlijn is het verbindende element maar tevens een belemmering in de verdere ontwikkeling tussen een aantal grote binnenstedelijke gebieden in Dordrecht.

De Spoorzone Dordrecht/Zwijndrecht maakt dan ook deel uit van de Verstedelijkingsalliantie, waarin gemeenten met complexe binnenstedelijke ontwikkelingen in de zuidelijke randstad zich verenigen.

In het deel van de Spoorzone dat in Dordrecht ligt, is ruimte voor circa 6.000 tot 10.000 woningen, die gefaseerd tot 2030 beoogd worden gerealiseerd. Binnen de Spoorzone zijn hiervoor vijf locaties te onderscheiden die als separate ontwikkelingen gezien kunnen worden, zijnde:

- Stationsgebied Dordrecht;
  - Stationsgebied;
  - Maasterras;
- Spui-Boulevard (Schil-west);
- Stadspark XL;
  - Leerpark;
  - Gezondheidspark;
- Amstelwijck;
- Wilgenwende.

NB: De locaties Stationsgebied Dordrecht, Stadspark XL en Amstelwijck worden in deze memo toegelicht. De Spui-Boulevard (Schil-west) en Wilgenwende zijn niet beschouwd.

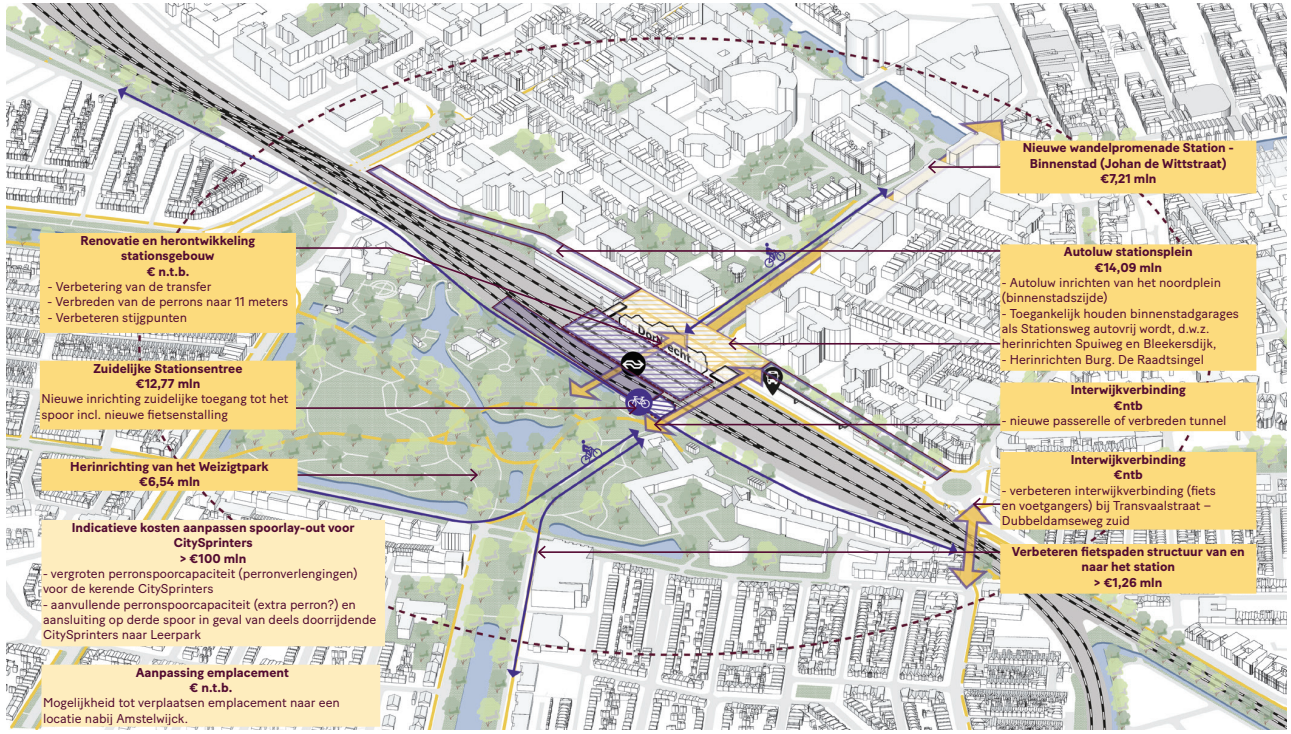
Naast de (her)ontwikkeling van deze locaties liggen er kansen om ook de wijken rondom de Spoorzone aantrekkelijker te maken en ook het openbaar vervoer (OV) zelf te herzien. Het OV is een belangrijke drager in het gebied. Door barrières te slechten en nieuwe haltes te realiseren, kan het OV een prominente en verbindende functie krijgen die de ontwikkelingen verder stimuleert. Hier ligt gelijk ook de grootste uitdaging. Bouwen langs een druk spoor brengt veel uitdagingen met zich mee. Hiervoor zijn verschillende expertises nodig, en bij ingrepen rondom en langs het spoor moeten vele expertises worden samengebracht om te komen tot succesvolle ontwikkelingen. Daarnaast spelen vele stakeholders een rol in de ontwikkelingen, en zal de gemeente moeten schakelen tussen NS/ ProRail, de provincie, ontwikkelaars en private eigenaars.

Gemeente Dordrecht heeft Mecanoo gevraagd een Ontwikkelvisie voor de Spoorzone op te stellen. Tegelijkertijd is de gemeente zelf aan de slag gegaan met een Ambitiedocument waarin de eerste kaders, randvoorwaarden en uitgangspunten voor een succesvolle gebiedsontwikkeling van de Spoorzone worden geschetst.

2.2 Stationsgebied Dordrecht

Stationsgebied
Het project omhelst meerdere maatregelen binnen een straal van 500 meter vanaf het station. Onderstaand zijn de maatregelen benoemd. In de paragraaf uitgangspunten wordt verdere toelichting gegeven op de benoemde onderdelen.

1 Verbreden van de perrons (naar 11 meter);
2 Aanpassen van het emplacement (inclusief City Sprinter);
3 Interwijkverbinding (nieuwe passerelle of verbreden tunnel, inclusief toegang naar de sporen);
4 Nieuwe inrichting zuidelijke toegang tot het spoor;
5 Nieuwe fietsenstalling zuidzijde;
6 Autoluw inrichten van het Noordplein (Burgemeester de Raadtsingel);
7 Verbeteren fietspadenstructuur van en naar het station (zuidzijde);
8 Herinrichten van het Weitzigtpark;
9 Nieuwe wandelpromenade Station – Binnenstad (Johan de Wittstraat);
10 Verbreden bestaande tunnel ter hoogte van de Mauritsweg;
11 Noordplein verbreden;
12 Routes naar parkeergarages (omleiden in verband met autoluw maken Burgemeester de Raadtsingel);
13 Aanleg snelfietspad F16 aan zuidzijde van het spoor;
14 Overbouwing station.



Figuur 1: Maatregelen Stationsgebied

Voor maatregelen 4, 5, 7 en 8 zijn twee investeringsramingen aangeleverd door Gemeente Dordrecht. Deze ramingen zijn niet inzichtelijk gemaakt, zodoende dus ook niet getoetst op juistheid en compleetheid.

Maasterras
De werkzaamheden rondom het Maasterras omvatten diverse infrastructurele ingrepen. De onderstaande deelprojecten zijn beschouwd in de kostenraming:
1 Spoordijkpark (rangeerterrein ProRail / P+R Weeskinderendijk);
2 Nieuwe identiteit Brugweg / Hugo de Grootlaan;
6 Integratie nieuwe routes (Aansluiting Hugo de Grootlaan, parallel aan de Diepenbrockweg);
Ongenummerd: Parkeergarage.

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

Figuur 2: Maatregelen Maasterras

2.3 Stadspark XL

De werkzaamheden rondom het Stadspark XL (voorheen Leerpark en Gezondheidspark) omvatten diverse infrastructurele ingrepen. De onderstaande deelprojecten zijn beschouwd in de kostenraming:

1 Werkzaamheden rondom de onderdoorgang VN-Tunnel (Stationslocatie);
2 Werkzaamheden aan de Max Gootelaan;
3 Werkzaamheden rondom het viaduct over de N3, Laan der Verenigde Naties/Overkampweg (Kruising N3).

2.4 Amstelwijck

De werkzaamheden in Amstelwijck omvatten diverse infrastructurele ingrepen. De onderstaande deelprojecten zijn beschouwd in de kostenraming:

1 De toegang tot de P+R Amstelwijck, vanaf de Laan van Europa;
2 De P+R, geschikt voor 300 personenwagens.

Figuur 3: Maatregelen Stadspark XL

Figuur 4: Maatregelen Amstelwijck

3. Ramingsuitgangspunten

De projectkosten omvatten de investeringskosten. Daaraan kunnen nog bedragen (namelijk een reservering voor scopewijzigingen en/of een onzekerheidsreserve) worden toegevoegd om het risico te verkleinen dat de projectkosten worden overschreden. De projectkosten plus toegevoegde bedragen vormen het projectbudget. De kostendeskundige raamt de investeringskosten, de financier bepaalt het budget. De kostendeskundige kan de financier daarbij wel adviseren.

3.1 Prijspeil, valuta en wet- en regelgeving

- prijspeil: 01 juni 2020 (MoVe) en 01 augustus 2020;
- alle bedragen genoemd in deze memo en de bijlagen zijn in euro's;
- exclusief BTW;
- standlijn wet- en regelgeving 01 januari 2020.

3.2 Uitgangspunten SSK-ramingen

Bij de raming van kosten zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1 Raming is opgesteld conform de SSK 2010 systematiek (CROW publicatie 137).
2 Deterministisch bedrijfseconomische uitgangspunten.
3 De raming is opgesteld met een bandbreedte van +/- -40% die passend geacht wordt bij de fase van het project en het niveau van uitwerking.
4 Geen rekening gehouden met mogelijke marktwerking (positief of negatief) tijdens aanbesteding, noch is toegerekend naar een opdrachtnemer (of aannemer).
5 Bouwspecificaties:
   - Werkzaamheden worden gedurende kantoortijden (07:00 tot 17:00 uur) uitgevoerd, met uitzondering van werkzaamheden aan het spoor.
   - Vrijkomende materialen zijn niet verontreinigd.
   - Uitvoering per deelproject geschiedt in één fase.
   - Uitvoering conform ontwerpuitgangspunten.
   - Ondergrondse infrastructuur is niet nader onderzocht en niet begroot (bijvoorbeeld kabels en leidingen, ondergrondse infrastructuur).
6 De post "nader te detailleren" of "n.t.d." is op basis van vergelijkbare projecten ingeschat.
   - Voor de werkzaamheden aan het Stadspark XL is een hoger percentage n.t.d. aangehouden in verband met de ontbrekende gegevens van de bestaande onderdoorgang.
7 De post "objectrisico (bouwkosten/ engineeringskosten en overige bijkomende kosten)" is op basis van vergelijkbare projecten ingeschat.
8 De post "object-overstijgende risico" is op basis van vergelijkbare projecten ingeschat.
   - Voor de werkzaamheden aan het Stadspark XL is een hoger percentage risico aangehouden in verband met de ontbrekende gegevens van de bestaande onderdoorgang.
9 Engineeringskosten zijn bepaald op basis van aanbesteding conform UAV-gc.
10 Engineeringskosten opdrachtgever zijn beschouwd inclusief toezicht.
11 Overige bijkomende kosten omvatten onder andere legeskosten, verzekeringspremies, onderzoeken naar niet gesprongen explosieven, kabels en leidingen, archeologie, milieu. Het verleggen van kabels en leidingen derden is hierin niet beschouwd.

3.3 Uitsluitingen raming investeringskosten

De volgende onderdelen worden niet meegenomen in de raming:

- Alle onderdelen niet genoemd in de raming.
- Aanpassing Vrieseplein en Vriesebrug, zie maatregel 12 (buiten projectgebied).
- Raakvlak met kantoor en parkeerterrein Woonbron, zie maatregel 13 (buiten de projectscope).
- Grondwatersanering bij Rangeerterrein ProRail / P+R Weeskinderendijk.
- Kabels en leidingen van derden, bijvoorbeeld van Gasunie, Stedin, Evides, et cetera.
- Vastgoedkosten.
- Onzekerheidsreserve.
- Reserve extern onvoorzien.
- Exploitatiekosten.
- Onderhoudskosten.
- Verbussingskosten (bij buitendienststellingen spoor).

3.4 Risicomanagement

Risico's zijn ingeschat op basis van kostenexpertise van vergelijkbare projecten. Risicosessies hebben niet plaatsgevonden en risico's zijn niet gekwalificeerd of gekwantificeerd.

4. Project specifieke uitgangspunten

In studies op hoger abstractieniveau zijn scope-onderdelen vaak slechts globaal onderbouwd. Verschil in interpretatie bij de gepresenteerde investeringsbedragen is hierdoor een groot risico. Om deze reden is voor de kostenraming een stap verder gezet om uitgangspunten te verduidelijken. In dit hoofdstuk wordt kort per deelgebied bij elke maatregel stilgestaan. Aanvullend zijn in bijlagen B, F, H en J de uitgangspunten voor maatregelen verder toegelicht en gevisualiseerd.

Stationsgebied Dordrecht

Maatregel 1: Verbreden van perrons (naar 11 meter)
Toelichting en raming door APPM

Maatregel 2: Aanpassingen emplacement (inclusief City Sprinter)
Toelichting en raming door APPM

Maatregel 3: Interwijkverbinding (nieuwe passerelle of verbreden tunnel, inclusief toegang naar de sporen)
Toelichting en raming door APPM

Maatregel 4: Nieuwe inrichting zuidelijke toegang tot het spoor
Aan de zuidzijde van het station wordt aangesloten op een Park & Ride bij het Weitzigtpark. Deze situatie zal opnieuw ingericht gaan worden. Deze maatregel hangt samen met de herinrichting van het Weitzigtpark (zie maatregel 8). Deze maatregel is niet afzonderlijk geraamd.

Maatregel 5: Nieuwe fietsenstalling zuidzijde
Met de nieuwe ontwikkelingen wordt het fietsnetwerk door het Weitzigtpark (maatregel 7) en langs het spoor (maatregel 13) sterk verbeterd. Hiermee ontstaat de wens de stallingscapaciteit aan de zuidzijde van het station uit te breiden.

Maatregel 6: Autoluw inrichten van het Noordplein
De Burgemeester de Raadtsingel wordt autoluw gemaakt vanaf de Spuiweg aan de westzijde van het station en de rotonde bij de Transvaalstraat aan de oostzijde.
In deze maatregel zijn alle maatregelen op maaiveldniveau beschouwd, waaronder:
- Het verwijderen van de bestaande inrichting (veelal asfalt met groene bermen).
- Het verwijderen van het bestaande busstation inclusief overkapping.
- Het herinrichten van de westzijde als een groene wandel/fiets boulevard.
- Het herinrichten van de oostzijde met een nieuw busstation inclusief overkapping en wachtruimte voor chauffeurs (afmetingen conform bestaand), toe leidende busbanen en een brede groenstrook.
- De bestaande fietsenstalling en het stationsgebouw blijven behouden conform bestaande situatie.
- Behoud huidige bomen.

Maatregel 7: Verbeteren fietspadenstructuur van en naar het station (zuidzijde)
De bereikbaarheid van het station vanaf de zuidzijde voor fietsers dient verbeterd te worden. De fietspadenstructuur door het Weitzigtpark wordt verbeterd.

Maatregel 8: Herinrichting van het Weitzigtpark
Deze maatregel hangt samen met maatregel 4, 5, 7 en 13. Het park dient te worden aangepast om de nieuwe fietsroutes, de station entree en de fietsenstalling te accommoderen.

Maatregel 9: Nieuwe wandelpromenade Station – Binnenstad (Johan de Wittstraat)
Met het autoluw maken van de Burgemeester de Raadtsingel wordt ook de Johan de Wittstraat autoluw gemaakt. De volgende maatregelen zijn beschouwd:
- Het herinrichten van de oostelijke rijbaan als dubbelzijdige busbaan.
- Het verwijderen van de overige verharding voor inrichten van de wandelpromenade.
- Het in stand houden van oost-west verbindingen voor het autoverkeer met verkeersregelinstallaties.
- Het aanpassen van de rotonde bij de Spuiboulevard naar een T-splitsing.

Maatregel 10: Verbreden bestaande tunnel ter hoogte van de Mauritsweg
Het verbreden van een bestaande tunnel onder het spoor is geen gemakkelijke opgave. Het ruimtebeslag ter plaatse van de toeritten van deze tunnel is ook zeer beperkt. De volgende werkzaamheden worden voorzien voor het aanpassen van deze tunnel:

- Voorbouwen en inschuiven nieuwe spoordekken (te plaatsen op nieuw geboorde paalfundatie).
- Aanbrengen damwanden (verloren).
- Slopen bestaand dak en wanden van de tunnel.
- Vervangen of aanhelen van de vloer van de tunnel om de nieuwe tunnelbreedte in te kunnen passen.
- Realiseren nieuwe wanden en aanhelen tunneldak buiten de sporen aan noord- en zuidzijde.
- Eenzijdig slopen toeritten en voetgangerstrappen.
- Verbreden toeritten en realiseren nieuwe voetgangerstrappen.
- Inclusief PEAT en TIS/VGV kosten, exclusief verbussingskosten ten gevolge van buitendienststellingen.

Maatregel 11: Noordplein verbreden
Deze maatregel is beschouwd als het stationsplein, ingesloten tussen aan de oost- en westzijde door de herinrichting beschreven in maatregel 6. Aan de noordzijde sluit het Noordplein aan op de wandelpromenade, beschreven in maatregel 9.
Voor deze maatregel wordt voorzien:
- Het verwijderen van de bestaande asfaltverharding.
- Herinrichten stationsplein.
- Hoogwaardige inrichtingselementen.

Maatregel 12: Routes naar parkeergarages
Aan de westzijde van het station is de nieuwe route naar de parkeergarage voorzien via de Spuiweg. Momenteel is de afslag van de Burgemeester de Raadtsingel geen doorgaande route. Door deze afslag in te passen is de route richting de parkeergarages gefaciliteerd, aangezien de overige route al bestaand is.
Aan de oostzijde wordt de route voorzien vanaf de Transvaalstraat via de Dubbeldamseweg Noord en de Blekersdijk richting het Vrieseplein. In de kostenraming zijn de volgende aanpassingen beschouwd:
- Aanpassing afrit rotonde Oranjepark naar Dubbeldamseweg Noord (nu eenrichtingsverkeer).
- Herinrichten van het gedeelte van de Blekersdijk waar tweerichting verkeer van toepassing is.

Er is verder ontsluiting richting de parkeergarages benodigd. Deze maatregelen vallen echter buiten de straal van 500 meter die beschouwd wordt binnen dit project en zijn dus niet geraamd.
Deze maatregelen zijn:
- Aanpassing van het Vrieseplein (nu alleen voetgangers en fietsers).
- Aanpassing van de Vriesebrug (nu alleen voetgangers en fietsers).

Maatregel 13: Aanleg snelfietspad F16 aan zuidzijde van het spoor
Het snelfietspad is beschouwd binnen de straal van 500 meter vanaf het station. Aan de westzijde begint deze route op de Vlietweg na de T-splitsing met de Reviusstraat. Vanaf hier wordt rechtdoor gestoken langs het spoor richting het station. Vanaf de Park & Ride wordt de Markettenweg aangehouden tot aan de bocht ter hoogte van de tunnel bij de Mauritsweg (maatregel 10).
Een aandachtspunt bij deze route is het inpassen. In de huidige situatie is dit niet mogelijk vanwege de beperkte ruimte langs het spoor en raakvlakken met de Woonbron en het emplacement bij het station. Het uitgangspunt is dat voorafgaand aan de aanleg van het snelfietspad deze raakvlakken voorkomen zijn. Dat wil zeggen:
- (Deels) opheffen en verwijderen van het kantoorpand van de Woonbron, inclusief parkeerterrein.
- Opheffen en verwijderen van het emplacement ten zuiden van het station (zie maatregel 2).

Ontwikkelingen rondom het verwijderen van het kantoorpand van de Woonbron behoort niet tot de scope van dit project en is zodoende dus ook niet beschouwd. Het is echter wel een voorwaarde om het snelfietspad in te kunnen passen zoals ontworpen.

Maatregel 14: Overbouwing station
- Amoveren bestaande traverse.
- Realiseren park boven de sporen.
- Realiseren aanlandingen noordwest- en noordoostzijde.
- Stijgpunten aan zuidzijde.
- De benodigde installatie, behalve de spoor gerelateerde installatie.

Mogelijk dient de fietstoegankelijkheid tot het dek verbeterd te worden. De door Mecanoo geschetste uitgangspunten kenden geen lange toeritten (booklet 20200817 Mecanoo).

Figuur 5: Situatieschets overkapping Station

- Alle werkzaamheden van ProRail zijn exclusief, dus de gehele bovenbouw van het spoor en buitendienst stellingen.
- Advieskosten ProRail zijn wel voorzien.

Maasterras

Spoordijk park (op de kaart aangegeven als 1):
- Bestaande voorzieningen verwijderen, rangeerterrein/P+R terrein.
- Huidige stamlijn blijft bestaan, inclusief zuidelijk kopspoor.
- Rangeer- en P+R-terrein, grondsanering 1,5 m – MV.
- Géén grondwatersanering.
- Géén werkzaamheden aan de primaire waterkering.
- Géén werkzaamheden aan de "Dordtse Mijl".
- Fietspad F16 vanaf relaishuis (RH Vlietweg, MV) tot aan de Hugo de Grootlaan (14,0 m + MV). - Terre-Armee achtige constructie met een prefab betonnen kunstwerk over de stamlijn.
  - Parkeergarage met circa 500 parkeerplaatsen, niveau 0 = 1,5 – MV, niveau 1 = 1,5 m + MV.
  - Op de parkeergarage een grondtalud vanaf 6,0 m + MV tot 12,0 + MV.
  - Tegen de parkeergarage een betonnen trapconstructie tot 4,5 m + MV.
  - Kruising Dokweg door middel van een stalen viaduct, lengte = circa 95 m, 12,0 + MV tot 14,0 + MV.
    - Overspanning circa 50 m per veld.
- Perkinrichting met banken, openbare verlichting, bomen en grasvelden, circa 20% van het oppervlak is verhard.
- Twee spoorkruisingen ten behoeve van fiets- en voetgangersverkeer, gelijkvloers en onbeveiligd.
- Huidige verhardingen van de Weeskinderendijk vervangen voor nieuwe verhardingen.

Nieuwe identiteit Brugweg (Hugo de Grootlaan) (op de kaart aangegeven als 2):
- Huidige indeling Hugo de Grootlaan (HdGl) aanpassen aan 2 busbanen, 2 voetgangerspaden en 1 fietsstrook.
- Géén wijzigingen aan bestaande betonnen dek constructie.
- Vanaf de voegovergang (Weeskinderendijk beneden), circa 120 m, huidige indeling (HdGl) aanpassen aan bovenstaande configuratie.
- Restant van de HdGl, boog van circa 300 m, bestaande constructie verwijderen tot de kruising met de Weeskinderendijk beneden. Hoog- en laaggelegen fietspad aansluiting vanaf de HdGl naar de Weeskinderendijk beneden.
- Verwijderen bestaande verhardingen en ondergronds infra ter plaatse van de Brands Buysstraat.

Waterfront campus (3):
- Géén infrastructurele kosten opgenomen.

Overdekking A-16 (4):
- Géén kosten opgenomen voor de overkluizing van de A-16 (Drechttunnel, richting zuid).

Spoorverbinding, spoorzone (5):
- Géén kosten opgenomen voor onderdoorgang.
- Géén kosten opgenomen voor een combinatie met de parkeergarage.

Integratie nieuwe routes (op de kaart aangegeven als 6):
- De HdGl in rechtstand aansluiten richting de Diepenbrockweg, deze aansluiting loopt parallel aan de Diepenbrokweg en wordt weer aangesloten op de kruising met de Weeskinderendijk beneden.
- Parkeergarage.

Stadspark XL

Stationslocatie (op de kaart aangegeven als 1):
- Aanpassen fiets- en voetpad vanaf de kruising Laan

der Verenigde Naties/Nassauweg tot aan de toerit parkeerterrein schaatshal, aan verhardingen stations beeld.
- Prefab betonnen dekconstructie aanbrengen, ter overkluizing van de huidige Vide VNtunnel/ watergang, tussen het spoor en de Max Gootelaan.
- Aanpassen/uitbreiden huidige betonnen trap aan de Oostzijde van de VN-Tunnel.
- Huidige betonnen middenbermconstructie/betonnen scheidingswand fietspad, aanpassen aan de nieuwe situatie (weginrichting met 2 rijbanen en een fiets en voetpad).
- Er zijn géén werkzaamheden opgenomen voor het aanpassen van de onderdoorgang, volgens pagina 101 van het booklet van Mecanoo (versie 20200807).
- Géén constructieve gegevens beschikbaar van de onderdoorgang VN-Tunnel, fundering dekconstructie is een aanname.

Max Gootelaan (MGl) (op de kaart aangegeven als 2):
- Verhardingen over de nieuw te bouwen overkluizing aanpassen aan stations beeld (hooggelegen stationsplein.
- De huidige MGl, verhardingen verwijderen na de inrit Bastion Hotel (asfalt en bestrating) en vervangen door bestratingen volgens stations beeld. MGl 2 x aansluiten op de Maria Montessorilaan (MMl).
- Huidig fiets- voetpad MG verwijderen en aanbrengen op de nieuwe situatie.
- Keerlus MMl/Prof. Langveldlaan verwijderen.

Kruising N3 (op de kaart aangegeven als 3):
- Zuidelijke rijbaan Laan der Verenigde Naties/ Overkampweg, frezen en voorzien van een nieuwe deklaag volgens de nieuwe rijbaan indeling.
- Aan de zuidoostkant, de huidige middenberm verwijderen en voorzien van een nieuwe asfaltconstructie. De noordelijke rijbaan/fietspad/ voetpad in zijn geheel de asfaltconstructie/overige verhardingen verwijderen en vervangen door een fiets- en voetpad. Als rijbaanscheiding wordt een groenstrook opgenomen.
- De dubbele uitvoeger van de Overkampweg naar de N3 (Papendrecht) verwijderen.
- Eén uitvoegstrook verwijderen vanaf de N3, richting de Overkampweg.
- De uitvoegstroken van Dordrecht centrum richting de Laan der Verenigde Naties/Overkampweg verwijderen in verband met de nieuwe verkeerssituatie.
- De huidige Verkeersregelinstallaties (VRI) vervangen door nieuwe VRI's, geschikt voor de nieuwe verkeerssituatie.
- De huidige ANWB-bewegwijzering (NBD) vervangen door nieuwe bebording, geschikt voor de nieuwe situatie.
- Het aanpassen van de huidige openbare verlichting aan de nieuwe situatie.
- Géén werkzaamheden aan het viaduct van de N3, geen uitbreidingen in verband met groenvoorzieningen op het dek.

Amstelwijck

Ontsluiting P+R Amstelwijck (op de kaart aangegeven als 1):
- Bestaande verhardingen verwijderen.
- Bestaand grondwerk tegen de N3, verlagen om de aansluiting op maaiveld niveau te houden (onderdoor rijhoogte N3).
- Onderdoorgang aanbrengen in de N3, in 2 fases, 1 rijbaan onttrekken aan het verkeer.
- Ontsluitingsweg P+R aansluiten op de Laan van Europa, 1 rijbaan, 2 rijstroken.
- Fietspad aanbrengen vanaf de rotonde Laan van Europa.
- Stroomaansluiting OV aanbrengen, vanaf de rotonde Laan van Europa.

P+R Amstelwijck (op de kaart aangegeven als 2):
- P+R-voorziening voor 300 parkeerplaatsen (personenwagens). Rijbanen in asfalt, parkeervakken in BKK.
- Hemelwaterafvoer op oppervlaktewater (spoorsloot).
- Openbare verlichting voorzien, inclusief schakelkast.
- Groenvoorzieningen opgenomen (beperkt).
- Spijlen hekwerk opgenomen als afscherming van de P+R-voorziening.
- Géén voorzieningen voor openbaarvervoer.
- Géén park- of watervoorzieningen opgenomen.
- Géén voorzieningen voor vastgoed of vastgoedkosten opgenomen.

6. Aanbevelingen

Stationsgebied Dordrecht (Stationsgebied en Maasterras)

1 Maatregel 4, 5, 7 en 8 zijn afzonderlijk benoemd, echter in de raming gezamenlijk beschouwd. In een volgende fase is het te adviseren deze posten óf gezamenlijk te beschouwen, óf separaat. Dit voorkomt onduidelijkheid in scopegrenzen.
2 Langs de Burgemeester de Raadtsingel bevinden zich meerdere bedrijven en woningen die door het autoluw inrichten in de huidige vorm moeilijk of niet direct bereikbaar zijn. Geadviseerd wordt in een volgende fase bereikbaarheid te evalueren.
3 Met het autoluw inrichten van de Burgemeester de Raadtsingel vervallen de taxistandplaats en Kiss & Ride op korte afstand van het station. Bereikbaarheid van het station wordt hierdoor beperkt door grote loopafstanden, bijvoorbeeld voor mindervaliden of reizigers met veel bagage.
4 Met het autoluw maken van de Burgemeester de Raadtsingel en de Johan de Wittstraat zijn waarschijnlijk andere verkeersmaatregelen benodigd om veranderende verkeerstromen te faciliteren. Deze maatregelen zijn in dit stadium niet inzichtelijk en daarmee dus ook niet geraamd.
5 De geschiktheid van de Vriesebrug voor autoverkeer dient onderzocht te worden.
6 Onderzocht moet worden wat de uitvoeringsplanning gaat worden van de diverse maatregelen. Het is wellicht niet mogelijk om alle maatregelen tegelijkertijd uit te voeren vanwege (te) grote bereikbaarheidsproblemen die in zo'n geval ontstaan. Daardoor kan het zijn dat de maatregelen die op termijn worden uitgevoerd nog geïndexeerd moeten worden daar alle geraamde bedragen prijspeil 01 juli 2020 hebben.
7 Onderzocht moet worden welke ondergrondse infra (kabels en leidingen) in het gebied verlegd moeten worden en wat daarvoor de kosten gaan bedragen. Deze zijn nu niet meegenomen in de ramingen.
8 De raakvlakken van de parkeergarage, het Spoortalud en het Spoorpark dienen nader onderzocht te worden in verband met veiligheid en geluid ten opzichte van het te bouwen vastgoed.
9 In het Spoorpark dienen twee kunstwerken gebouwd te worden op de raakvlakken met de parkeergarage.

Stadspark XL

10 De onderdoorgang van de VN-tunnel dient nader beschouwd te worden in relatie tot het plan van Mecanoo en de huidige ontsluitingsweg Laan der Verenigde Naties.
11 De ontsluiting met de N3 in relatie tot de Laan der Verenigde naties/Overkampweg/Dordrecht Centrum dient nader beschouwd te worden.

Bijlage 4: Actieprogramma

Indicatief actieprogramma Spoorzone Dordrecht

	Initiatiefnemer	2020 - 2021	2022 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 – 2040
Coalities						
LOI NS		X				
LOI ProRail		x				
LOI RWS		x				
LOI PZH		x				
Middelen						
Uitwerken investeringsfonds		x				
Uitwerken projectorganisatie		x				
Werkbudget		x				
Uitwerken communicatieplan		x				

Maasterras – Weeskinderendijk	Initiatiefnemer	2020 - 2021	2022 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 – 2040
Vestigen wvg		x				
Stedenbouwkundig plan Maasterras		x				
Inrichtingsplannen brug/park-garage						
Tender Weeskinderendijk			x			
Verwerven/coalities grondeigenaren		x	x			
Kopen woningen Weeskinderendijk		x	x			
Kopen NS-terrein			x			
Kopen rangeerterrein			x			
Verhuizen bewoners en bedrijven Weeskinderendijk			x			
Realisatie park + garage				x		
Herinrichting brug				x		
Ontwerp en realisatie F16			x			

Maasterras – Brandts Buijs	Initiatiefnemer	2020 - 2021	2022 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 – 2040
Woningbouwplan Brandts-Buijs				x		
Geluidsmaatregelen A16				x		
Herhuisvesten woonwagenbewoners				x		
Realisatie woningbouw				x		

Maasterras - Handelskade	Initiatiefnemer	2020 - 2021	2022 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 – 2040
Plan Handelskade			x			
Coalitie eigenaren			x			
Geluidsmaatregelen A16 - Zeehaven				x		
Tender plan				x		
Verplaatsen bedrijven				x		
Realisatie plan					x	
Halte cityrail	MRDH				x	

Maassterras – De Put	Initiatiefnemer	2020 - 2021	2022 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 – 2040
Stedenbouwkundig plan				x		
Verwerven/verplaatsen bedrijven					x	
Verplaatsen afslag 21	RWS			x		
Geluidsmaatregelen A16/zeehaven					x	
Tender woningbouw					x	
Realisatie woningbouw						x
Verplaatsen sportverenigingen Sportlaan				x		
Realisatie woningbouw Sportlaan				x		

Spuiboulevard	Initiatiefnemer	2020 - 2021	2022 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 – 2040
Vaststellen VCP						
Herinrichtingsplan openbare ruimte						
Verwerven Crown Point		x				
Realisatie HvS&R			x			
Sloop CP, Stadskantoor, Sociale dienst				x		
Vernieuwen Spuihaven			x			
Tender Spuiboulevard			x			
Bouw Spuiboulevard		x	x	x		
Realisatie openbare ruimte			x			

Stationsomgeving	Initiatiefnemer	2020 - 2021	2022 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 – 2040
Vernieuwen Weizigtpark						
Vernieuwing CS	ProRail			x		
Vernieuwen tunnel Mauritsweg en Krispijnweg						
Tender kantoren Markettenweg			x			
Realisatie woningbouw		x	x	x		

Leerpark/GZP	Initiatiefnemer	2020 - 2021	2022 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 – 2040
Verwerven Schippersinternaat			x			
Verplaatsen tennisvelden			x			
Kopen schoollocatie			x			
Ontwerp station GZP/LP	ProRail/NS		x			
Ontwerp openbare ruimte			x			
Tender woningbouw			x			
Realisatie station/openbare ruimte	ProRail/NS			x		
Realisatie woningbouw			x	x		

Amstelwijck	Initiatiefnemer	2020 - 2021	2022 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 – 2040
Stedenbouwkundig plan			x			
Ontwerp station	ProRail					
Realisatie station				x		
Realisatie hub				x		
Verwerven locatie emplacement			x			
Realisatie emplacement	ProRail			x		
Tender woningbouw			x			
Realisatie woningbouw				x		
Halte cityrail Copernicusweg	MRDH				x	

Opdrachtgever:
gemeente Dordrecht

Projectleiding:
Duco Hoogland

Ontwerp:
Mecanoo architecten

Teksten:
Bureau Westerlengte

Strategie en financiën
M.i. gelijktijdig aan Visie

mecanoo

+31 (0)15 279 81 00 | info@mecanoo.nl
www.mecanoo.nl

07 . 12 . 2020