

De Biesboschhal

Dispositie, fase 1

Nota van Uitgangspunten



Dordrecht heeft een sterke link met maritieme industrie. ‘De Staart’, een landtong in het noordoosten van de stad was ooit het bruisend middelpunt. Vanaf 1900 ontwikkelt dit gebied zich in eerste instantie met name gericht op de visserij en houthandel, maar door voortschrijdende industrialisatie plus een gunstige ligging bloeit er al snel een op scheepsbouw gerichte industrie op. Anno 2023 zijn de meeste van deze maritieme bedrijven verdwenen.

‘De Staart’ wordt tegenwoordig de Stadswerven genoemd en is de laatste jaren volop in beweging. Aan de oevers van de Beneden Merwede en het Wantij ontstaat een nieuwe stadswijk. Een wijk met echte stadswoningen, mooie appartementen en waterwoningen.

De Biesboschhal is een goed bewaard voorbeeld van de ooit bloeiende maritieme industrie in Dordrecht, en is te midden van de moderne nieuwbouw de tastbare link naar het verleden. De Biesboschhal in haar huidige contouren is gebouwd in 1955, ter vervanging van de te klein geworden hal uit 1936, door de firma N.V. Machinefabriek De Biesbosch (opgericht in 1917). In het jaar 2000 sloot de Biesboschhal haar deuren.

Vandaag de dag staat de Biesboschhal fier overeind als een gemeentelijk monument, een herinnering aan een tijd van arbeid en ambacht, samenwerking en vooruitgang. Tegelijkertijd was de hal de schil van een eens zo dynamische omgeving, die vandaag de dag is veranderd in een omgeving waar ruimte en leegte de boventoon voert. Kortom, de Biesboschhal verdient een nieuw hoofdstuk.

Disclaimer: Recht van eerste koop door OCW

Voor het lezen van de Nota van Uitgangspunten is het voor de interne lezer (gemeente Dordrecht) van belang om het recht van eerste koop door Ontwikkelcombinatie de Werven (OCW) op het netvlies te hebben. Wanneer dit document extern wordt verspreid is het ter inzage voorgelegd geweest aan OCW, en zal deze disclaimer derhalve niet meer van toepassing zijn.

Indien de mogelijkheden tot herbestemming van de Biesboschhal worden verruimd is met de Ontwikkelcombinatie de Werven (OCW) afgesproken, dat zij het recht hebben om opnieuw te bezien of de Biesboschhal ontwikkeld kan worden met een rendabele businesscase. Deze Nota van Uitgangspunten vormt een van de kaders (naast het bestemmingsplan) op basis waarvan de gemeente de Biesboschhal kan verkopen aan een derde voor herontwikkeling en exploitatie. Als vervolgens de overdracht aan een derde uitblijft en de gemeente de mogelijkheden tot herbestemming van de Biesboschhal wijzigt, dan herleeft het recht van eerste koop van OCW.

Dit kooprecht vervalt wederom wanneer OCW als dan de gemeente schriftelijk bericht geen gebruik te willen maken van het herleeftde kooprecht.

1. Inhoud

Disclaimer: Recht van eerste koop door OCW	2
Inleiding	5
2. Context	7
2.1. Biesboschhal in Dordrecht.....	7
2.2. Biesboschhal op De Stadswerven.....	7
2.2.1. Bereikbaarheid Biesboschhal	9
2.3. Behoeften in Dordrecht/Stadswerven	10
2.3.1. Aanwezig/beoogd programma op de Stadswerven	10
2.4. Bestemmingsplan Biesboschhal	10
2.5. Parkeren, ontsluiting en openbare ruimte op de Stadswerven	12
3. Gemeentelijke doelstelling & ambitie	15
3.1. Visie op de Stadswerven en Biesboschhal	15
3.2. Historie als onderdeel van herontwikkeling	15
3.3. Ruimtelijke kwaliteit Biesboschhal	15
3.4. Nabuurschap	16
3.4.1. Samenwerking gemeente en OCW (in relatie tot kavel F en overig werkzaamheden).....	16
3.5. Parkeeropgave i.r.t. programma Biesboschhal	16
3.6. Financiële haalbaarheid	16
4. Het gebouw	18
4.1. Ruimtelijk ontwerp.....	18
4.2. Oorspronkelijk Gebruik	19
4.2.1. Huidig gebruik	20
4.3. Cultuurhistorische waarde	20
4.4. Aanpassing gebouw in relatie tot monumentale waarde.....	21
4.5. Bouwtechnische Staat	21
4.6. Eigendom.....	21
5. Scenario's voor herbestemming - ter inspiratie	24
5.1. Proces vooraf.....	24
5.1.1. KERNWAARDEN	24
5.2. Scenario's	26
5.3. Scenario – Historische Verwondering	26
5.4. Scenario – Sporten in de Stadswerven	28
5.5. Scenario – Ondernemen in de Biesboschhal	29
6. Belangrijkste kaders en vervolg.....	32
6.1. Kwaliteit	32
6.2. Parkeren	32
6.2.1. Parkeren voor personeel	32

6.2.2.	Consequentie voorgestelde parkeeroplossing	33
6.2.3.	Mogelijkheid tot verbreding parkeeroplossing	33
6.2.4.	Onderbouwing marktbenadering met inpandige parkeeroplossing	34
6.3.	Prijs	34
6.4.	Vervolg	34
7.	Tot slot	37
8.	Bijlagen	38
1.	Bouwtechnische inspectie & kostenraming voor de restauratiekosten van het casco	38
	Bijlage 1 - Bouwtechnische inspectie & kostenraming voor de restauratiekosten van het casco	39
	Bijlage 2 – Gelopen proces om te komen tot scenario's	40

Inleiding

Dit document is bedoeld ter inspiratie van marktpartijen die van plan zijn zich aan te melden voor de Openbare Selectieprocedure waarmee de gemeente Dordrecht een marktpartij beoogt te selecteren die het eigendom en de herontwikkeling van de Biesboschhal op zich wil nemen.

De gemeente is van plan om d.m.v. de Openbare Selectieprocedure met één partij een koopovereenkomst te sluiten voor de Biesboschhal. In de [Omgevingsvisie](#) van Dordrecht worden zowel de Stadswerven als de Biesboschhal genoemd als een herkenbaar cultuurhistorisch gebied met een industrieel karakter.

De gemeente Dordrecht is op zoek naar een ondernemer die de Biesboschhal kan transformeren tot een Dordrechts herkenningspunt. Een plek die aantrekkelijk en toegankelijk is voor een groter publiek. In een levendige nieuwbouwwijk biedt de Biesboschhal een verademende uitzondering, één die bijdraagt aan de leefbaarheid van de wijk en daarom gekoesterd moet worden. De Biesboschhal heeft de potentie om te worden getransformeerd tot een plek waar de dingen net even anders zijn dan in de rest van de buurt. Een plek waar zowel Stadswervenaren en Dordtenaren als mensen uit de regio en uit andere contreien graag komen.

Doelstelling

De doelstelling is om door de Biesboschhal te verkopen een nieuwe ondernemer, óf een consortium van ondernemers aan te trekken. Deze NvU geeft daarin richting aan de (integrale) ontwikkeling van de hal. Deze NvU schrijft niet voor, maar is bedoeld om te prikkelen en de kaders te beschrijven waarbinnen een nieuwe exploitatie vorm moet krijgen.

Stip op de horizon

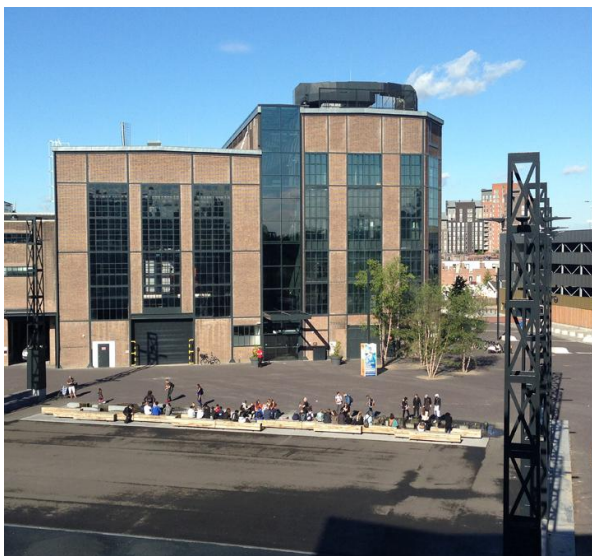
Er wordt gezocht naar een plan dat passend is binnen deze NvU. Deze zoektocht wordt uiteindelijk vormgegeven door een getrapte selectieprocedure. Partijen kunnen in het voorjaar van 2025 inschrijven en op basis van een globale planvisie én een beoordeling van het team (ervaring) wordt een eerste selectie gemaakt. Drie tot maximaal vijf partijen worden geselecteerd om vervolgens een definitief plan in te dienen. Er zal in grote mate geselecteerd worden op prijs en kwaliteit en daarvoor legt dit document de basis.

Dispositie

De Biesboschhal en de bijbehorende grond, zie rood omlijnd de afbeelding hieronder, worden straks verkocht. Derhalve wordt in het vervolg gesproken over koper.



In het eerste hoofdstuk is de context geschetst van de Biesboschhal in Dordrecht en op De Stadswerven. Het tweede hoofdstuk zoomt in op de specifieke kenmerken van de Biesboschhal zelf. In hoofdstuk 3 worden de uitgangspunten en de gemeentelijke doelstellingen en ambities beschreven. In hoofdstuk 4 wordt een vooruitblik gegeven naar de (on)mogelijkheden. In hoofdstuk 5 worden tot slot ter inspiratie een aantal mogelijke herbestemmingsscenario's geschetst.



2. Context

De Biesboschhal ligt aan de Werf van De Biesbosch 92, 3313 CR, in de woonwijk (in aanbouw) de Stadswerven in Dordrecht. In dit hoofdstuk wordt een beknopt beeld geschetst van de context van de Biesboschhal. Allereerst wordt een beeld geschetst van Dordrecht en de visie van Dordrecht. Daarna wordt verder ingezoomd op De Stadswerven, de directe omgeving rond de Biesboschhal.

2.1. Biesboschhal in Dordrecht

Dordrecht, de Oudste stad van Holland, is een levendige stad met een rijke historie, ruim 2000 monumenten en een ruim aanbod aan voorzieningen. Van het groen in het Nationaal Park De Biesbosch tot een stadshart met grote landelijke winkelketens en volop winkels, terrasjes en restaurants. De stad biedt een ruim cultureel aanbod met onder andere het Dordrechts Museum, het Energiehuis, Schouwburg Kunstmin, een tweetal bioscopen, het Nationaal Onderwijsmuseum en het Hof van Nederland. Daarnaast zijn er vele evenementen.

Het Gezondheidspark is het zorgknooppunt van de regio waar gezondheidszorg en sportvoorzieningen volop de ruimte hebben. Inwoners kunnen rekenen op hooggespecialiseerde zorg in het Albert Schweitzer ziekenhuis; één van de beste ziekenhuizen van Nederland. Sporters komen af op mondiale toernooien in onze Sportboulevard: het grootste multifunctionele sportcomplex van Nederland. Het Leerpark, met de Duurzaamheidsfabriek als een van de belangrijke smaakmakers, vormt samen met het nabijgelegen Gezondheidspark een stedelijk knooppunt met een (boven)regionaal verzorgingsgebied en aantrekkingskracht. Het stimuleert en faciliteert samenwerkingsverbanden tussen ondernemers, onderwijs en particulieren.

Door zijn ligging beschikt Dordrecht over goede verbindingen over water en land. Met de auto zijn er via de N3 snelle verbindingen met de landelijke snelwegen A15 en A16. Ook met het openbaar vervoer is de stad goed te bereiken. De steden Rotterdam en Breda zijn snel bereikbaar met de trein en bij het station komen vele lokale en regionale busverbindingen bij elkaar. Aan de Riedijkshaven ligt een belangrijk knooppunt van de Waterbus, waarmee o.a. Rotterdam, Kinderdijk en de Drechtsteden op een aantrekkelijke manier te bereiken zijn. Met deze voorzieningen en goede bereikbaarheid geeft Dordrecht invulling aan zijn sterke centrumpositie binnen de Drechtsteden, met in totaal zo'n 300.000 inwoners.

Maar bovenal is Dordrecht een duurzame stad die vooruitkijkt en zoekt naar mogelijkheden en ruimte om te investeren en ontwikkelen. Volgens de Structuurvisie Dordrecht 2040 (vastgesteld op 17 december 2013) is het DNA van Dordrecht goed te beschrijven aan de hand van de volgende vijf kernkwaliteiten:

1. Rust en ruimte nabij de grote stad
2. Groen en water in de buurt
3. Dorps met een stedelijk karakter
4. Centraal gelegen en goed bereikbaar
5. Divers Dordrecht

In de Omgevingsvisie wordt de visie van Dordrecht als volgt samengevat:

1. Dordrecht kiest tot 2040 voor ontmoeten en verbinden;
2. Denk hierbij bijvoorbeeld aan horeca, buurthuizen, zorgvoorzieningen en scholen en kinderdagverblijven die kunnen worden ingezet als flexibele en multifunctionele accommodaties, gekoppeld aan sport, cultuur, kunst, buurtactiviteiten en zorgfuncties voor kinderen.
3. Groene en gezonde leefomgeving;
4. Duurzaam Dordrecht;
5. Groei binnen grenzen.

2.2. Biesboschhal op De Stadswerven

Lange tijd vormde het plangebied Stadswerven een buitengebied van de stad, onderhevig aan getijden. De rivieren Beneden-Merwede, Wantij en Vlij waren een stuk breder en op de door aanslibbing ontstane Staart was sprake van een Biesboschlandschap met grienden, rietlanden en krekens. De nabijheid van de Dordtse Biesbosch is nog steeds voelbaar langs de oevers van het Wantij en het groene karakter van het watertorenterrein. Pas in

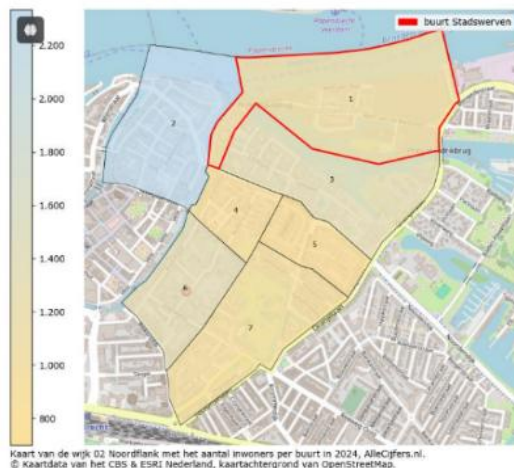
de 19e eeuw kwam het gebied in ontwikkeling. Scheepsbouw voerde de boventoon en bepaalde het karakteristieke beeld met scheepshellingen, kranen en schepen. Langs het Wantij en de Eerste Merwedehaven vestigde zich een aantal bedrijven, waaronder Scheepswerf De Biesbosch.

De sluiting van een groot aantal bedrijven in de jaren negentig van de vorige eeuw maakte het mogelijk om het gebied een nieuwe functionele invulling te geven. Tevens de kans voor Dordrecht om zich verder te profileren als stad aan het water. Stadswerven is in Dordrecht en de omliggende Drechtsteden een uniek ontwikkelingsgebied. Uniek, omdat het tegen de binnenstad aan ligt. Uniek omdat het buitendijks ligt, door water omgeven, waar eb en vloed voor wisselende waterstanden zorgen in de rivieren. Langs het water komt een wandelroute naar de Dordtse binnenstad over de Prins Clausbrug, als onderdeel van een wandelrondje rondom het Wantij.

Stadswerven moet een nieuwe plek worden in de stad die attractief en onderscheidend is, als kwalitatieve aanvulling op de binnenstad. Naast de woonfunctie krijgen ook andere functies een plek in het gebied, zodat een levendig, stedelijk woonmilieu ontstaat. Rondom het Energieplein zijn reeds enkele culturele functies als de bioscoop en het Energiehuis. Ook is er horeca met Hotel restaurant Villa Augustus in het gebied aanwezig. Dit zorgt nu reeds voor activiteiten op het water, cultuur, bedrijvigheid, werken en ontspanning. De nabijheid en de beleving van het water is een centraal thema dat in alle verdere uitwerkingen van Stadswerven ten volle moet worden benut.

Ruimtelijk is Stadswerven een verlengstuk van de Dordtse binnenstad, met dezelfde karakteristieke elementen als gesloten bouwblokken met een pandsgewijze opbouw, bijzondere gebouwen, variatie in bouwhoogte, wisselende gevelbreedte, differentiatie in functie, aantrekkelijke plinten en verborgen groene binnen gebieden.

Aantal inwoners op de kaart van de buurt Stadswerven



Stadswerven is het gebied tussen de Prins Hendrikbrug en de Prins Clausbrug (nr. 1 en 3 in het kaartje hieronder). Het gebied is momenteel volop in ontwikkeling. Voor een groot deel staat Ontwikkelcombinatie de Werven (OCW) aan de lat. De Biesboschhal ligt in Stadswerven Noord (zie rood omlijnd, nr.1). Daarbinnen valt ook een deel van Wantij-West. In het ontwikkelplan 'Wantij in de rondte!' is een voorstel gedaan voor een groen, aantrekkelijk en levendig Wantij-West. Dit plan biedt het kader om samen te werken aan een aantrekkelijk en levendig Wantij-West. In april 2023 is opdracht gegeven om dit plan verder uit te werken.

Direct aan de oostzijde van Biesboschhal is de grond op dit moment bouwrijp voor een nieuwe stap in de wijkontwikkeling met de bouw van een

appartementencomplex en eengezinswoningen op 'deelgebied F'. Ten zuiden van de Biesboschhal ligt het Binnenvaartmuseum aan wal. Ten zuidwesten van de hal is een insteekhaven gelegen, welke voor de helft in gebruik is door Leefwerk De Biesbosch (een burgerinitiatief voor wonen en werken aan boord van monumentaal varende erfgoed). In de toekomst zal de andere helft in gebruik zijn als jachthaven door bewoners van de Stadswerven.

Voor meer informatie over de ontwikkeling van Stadswerven en Wantij-West kunt u de daarvoor opgestelde documenten en webpagina van de gemeente Dordrecht over de [herontwikkeling Wantij-West](#) bekijken.

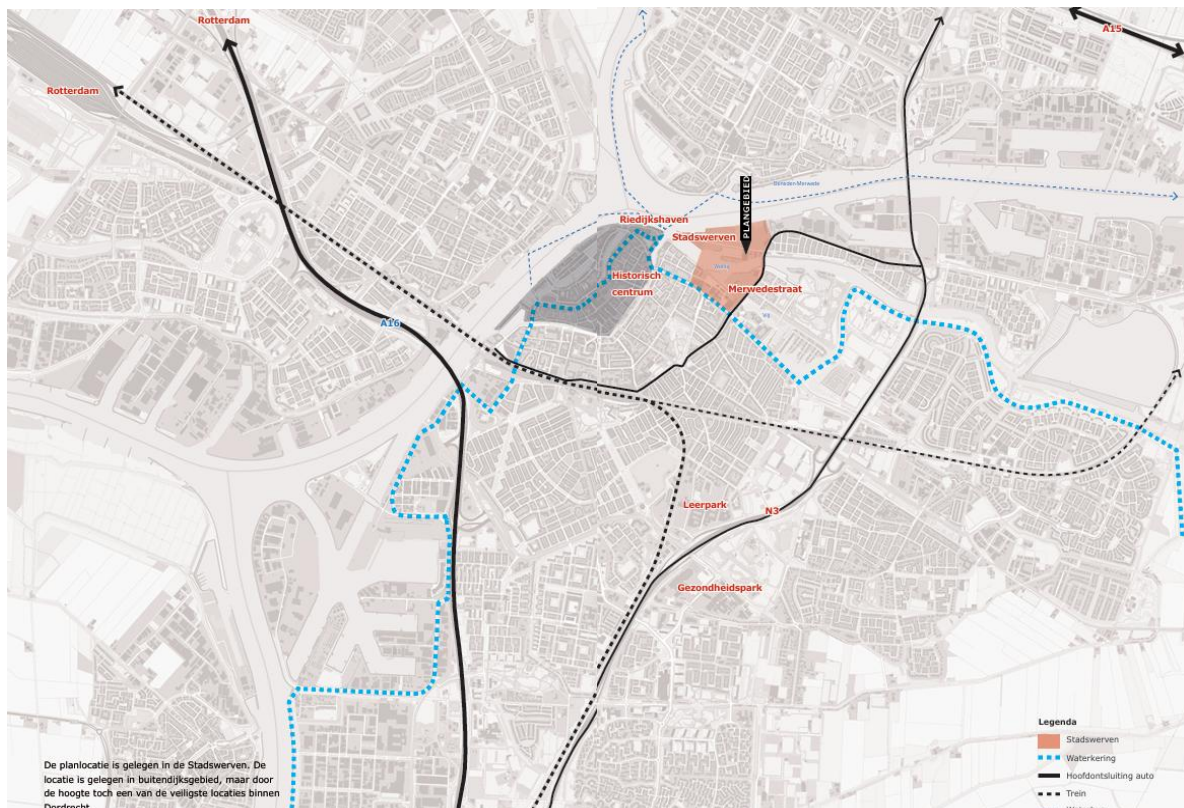
Uit de statistieken van [Buurt Stadswerven \(gemeente Dordrecht\) in cijfers en grafieken \(bijgewerkt 2024!\) | AlleCijfers.nl](#) blijkt dat de bewoners van de Stadswerven genieten van een boven gemiddeld inkomen en dat ze relatief hoog opgeleid zijn. Er wonen veel jonge gezinnen en de verhouding tussen autochtone en allochtone bewoners is 60% - 40%. Ook tonen de cijfers aan dat het een groeiende buurt is in de zin van het aantal inwoners. Gezien de ontwikkeling nog niet is afgerond zal deze groei zich de komende jaren verder voortzetten. Er zijn voor heel Stadswerven ruim 1100 woningen gepland, waarvan ruim 300 woningen al zijn gerealiseerd.



2.2.1. Bereikbaarheid Biesboschhal

De bereikbaarheid van de Stadswerven in Dordrecht is uitstekend georganiseerd, waardoor deze nieuwe stadswijk makkelijk toegankelijk is voor zowel autoverkeer als openbaar vervoer. Via de N3, en daarmee A15, en A16 zijn automobilisten snel op hun bestemming in en rond Dordrecht. Daarnaast is er een verbinding met het openbaar vervoer, inclusief trein- en busverbindingen, en kan men gemakkelijk de Waterbus gebruiken, die Dordrecht verbindt met Rotterdam en andere Drechtsteden. De Prins Clausbrug biedt fietsers en voetgangers een snelle toegang tot de historische binnenstad, wat de toegankelijkheid van deze wijk verder vergroot. Hiermee is de bereikbaarheid van de Biesboschhal niet alleen goed voor buurtbewoners, maar wordt de bereikbaarheid van de Biesboschhal ook voor niet-buurt bewoners verder vergroot.

Momenteel is de Stadswerven goed toegankelijk, maar een belangrijk aspect van de ontwikkeling van Stadswerven is om de openbare ruimte meer op fietsers te richten, waarbij de auto slechts 'te gast' is.



2.3. Behoeften in Dordrecht/Stadswerven

Dordrecht is een stad die een rijke geschiedenis kent. Binnen deze geschiedenis kenmerkt stadsdeel Stadswerven zich door de periode van industrialisatie van de stad. Zoals omschreven is de Stadswerven nog in transformatie naar een ruime, diverse woonwijk. De Biesboschhal is de zichtbare link naar het verleden; er ligt de sterke behoefte om dit, minimaal gedeeltelijk, openbaar toegankelijk en beleefbaar te houden.

In het verlengde hiervan is de wens om in het Biesboschhal een programma te voorzien dat aanvullend is op de bestaande programma in de Stadswerven. Dit voegt de dynamiek toe aan het gebied en verhoogt de leefbaarheid van het geheel.

Gezien het reeds ruime woningaanbod in de Stadswerven en de wens om dagelijkse dynamiek te creëren, wordt afgezien van zowel residentiële als hotelfuncties. In plaats daarvan dient er een aanvullend programma te komen dat de leefbaarheid van het gebied gedurende de hele dag bevordert.

2.3.1. Aanwezig/beoogd programma op de Stadswerven

De Stadswerven is in ontwikkeling. Onderdeel van deze ontwikkeling is naast residentieel ook aanvullend programma. Horeca is op moment van schrijven nog niet aanwezig op de Stadswerven, maar er is binnen de bestaande plannen van OCW wel rekening gehouden met zo'n 1.000 m². Er is weinig tot geen detailhandel in de Stadswerven aanwezig. Voor wat betreft kantoorruimte is ca. 784m² voorzien op de Stadswerven.

2.4. Bestemmingsplan Biesboschhal

In 2016 is het bestemmingsplan voor De Stadswerven onherroepelijk vastgesteld. Hierin heeft de Biesboschhal de bestemming 'Gemengd - 1'.

De voor 'Gemengd - 1' aangewezen gronden zijn volgens artikel 6.1 van het bestemmingsplan als bestemd voor:

- bedrijf;
- cultuur en ontspanning;

- c. detailhandel;
- d. horeca 1;
- e. kantoor;
- f. maatschappelijke voorzieningen in de vorm van educatieve voorzieningen;
- g. sport;
- h. bij de bestemming behorende voorzieningen, zoals nutsvoorzieningen,

Eén en ander met inachtneming van het bepaalde in lid 6.3. De specifieke gebruiksregels volgens artikel 6.3 schrijven het volgende voor:

- a. uitsluitend bedrijven behorend tot de categorieën 1 en 2 van de tot deze regels behorende Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan;
- b. detailhandel is toegestaan, met inachtneming van artikel 24.3;
- c. kantoor is toegestaan, met inachtneming van artikel 24.5;
- d. de bedrijfsvloeroppervlakte van horeca 1 bedraagt ten hoogste 500 m²
- e. een terras is niet toegestaan.

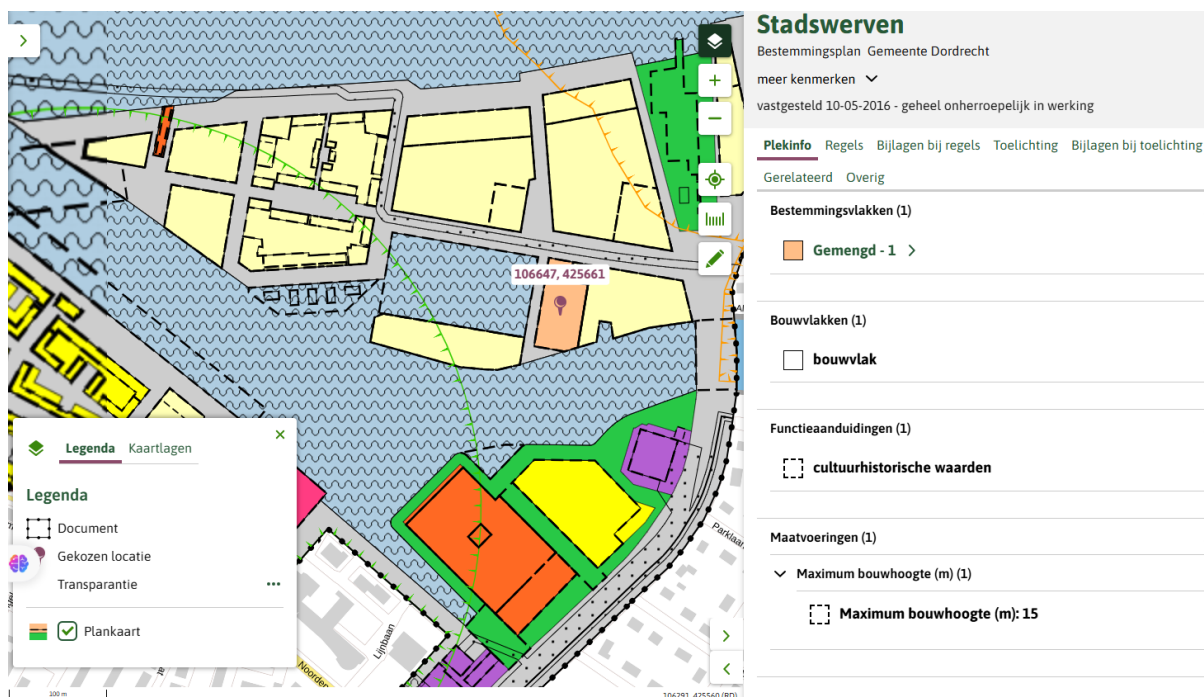
Tevens geldt hier het paraplu-bestemmingsplan herziening parkeren dat stelt dat elke nieuwe ontwikkeling op eigen terrein in zijn eigen parkeerbehoefte voor zowel auto als fiets moet voldoen. Over de parkeeropgave leest u meer in hoofdstuk 2.5 en 6.3.

Voor wat betreft de bestemming 'kantoren' is de aanwezigheid op de Stadswerven gemaximaliseerd. Op basis van het bestemmingsplan is het volgende toegestaan:

Op gronden met de bestemmingen Gemengd – 1, Horeca – 1 (kraanbaan) en Woongebied bedraagt de gezamenlijke bedrijfsvloeroppervlakte van kantoren ten hoogste 4.400 m², met dien verstande dat op deze gronden – al dan niet na toepassing van een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid niet meer dan één zelfstandig kantoor van ten hoogste 1.000 m² mag worden gevestigd.

Wat betekent dat er in totaal voor de Stadswerven 4.400 m² kantoor gerealiseerd mag worden, waarvan één zelfstandig kantoor van max 1.000 m² voor de Biesboschhal. In dit laatste kan naar verwachting van afgeweken worden met dien verstande dat de 4.400 m² voor de gehele Stadswerven niet wordt overschreden. Dit is echter provinciaal beleid en dient dan ook bij de provincie getoetst te worden.

Mocht er voor de transformatie van de Biesboschhal tot Dordrechts herkenningspunt een verbreding van het bestemmingsplan nodig zijn, dan staat de gemeente Dordrecht hier in redelijke mate voor open. Maatschappelijke voorzieningen kan uitgebreid worden naar sociaal, medisch en openbare dienstverlening. Verder gaat dit enkel over uitbreiding van de reeds genoemde metrages, m.u.v. kantoorfunctie.



2.5. Parkeren, ontsluiting en openbare ruimte op de Stadswerven

De openbare ruimte vormt de drager van de structuur van de Stadswerven, voor het ontwerp en uitvoering staat de gemeente aan de lat. De openbare ruimte rondom de Biesboschhal bevindt zich momenteel in de fase van 'voorlopig ontwerp'. Deze wordt in samenspraak met de gemeente en betrokkenen te zijner tijd tot een 'definitief ontwerp' gebracht. Op het moment van schrijven is de onderstaande situatie het heersende toekomstperspectief.

De Biesboschhal wordt bereikt met een aansluiting op de Werf van de Biesbosch. Deze verbinding is een lange helling die ook wordt gebruikt door de bewoners van het naastgelegen appartementencomplex (nog te bouwen aan oostzijde, werknaam: "deelgebied F"). De garage van dit complex heeft een aansluiting op het oostelijke terrein van de Biesboschhal. De verbinding van de Werf van de Biesboschhal is niet geschikt voor vrachtwagens met opleggers.

Aan de zuidzijde van de hal ligt een wandelroute als onderdeel van het "Rondje Wantij". Langs het Wantij is de kadewand onlangs vernieuwd, en op moment van schrijven staat de kade langs de haven nog op de planning. Deze nieuwe kadewanden worden voor de bestaande wanden, geplaatst waardoor er meer ruimte beschikbaar zal komen voor voetgangers. Er is vastgesteld dat de kade tussen de Biesboschhal en de zuidelijke insteekhaven zeer beperkt belast mag worden.

Er wordt gestudeerd op de mogelijkheid om in de toekomst voor voetgangers een verbinding onder de Prins Hendrikbrug te realiseren. Aan de zuidzijde van de Biesboschhal, langs het Wantij, is geen autoverkeer mogelijk.

De Werf van de Biesbosch vormt de centrale as door Stadswerven en zal ter hoogte van de Biesboschhal en het kavel ten oosten van de hal worden begeleid door een dubbele bomenrij. Hierop aansluitend ligt de Werf van Spaan als ontsluitingsroute voor de zogenaamde "Landtong", de Biesboschhal en eventuele toekomstige ontwikkeling ten oosten van de hal. Dat betekent dat tussen de zuidelijke insteekhaven en de Biesboschhal ruimte beschikbaar moet blijven voor autoverkeer. Er wordt op moment van schrijven nog onderzocht of de landtong groen kan blijven, zonder woningbouw. Op de landtong zijn conform bestemmingsplan 4 tot 6 woningen mogelijk. De landtong moet bereikbaar blijven voor autoverkeer en calamiteitenverkeer via de strook tussen Biesboschhal en zuidelijke insteekhaven.

Voor het (auto)parkeren voor bezoekers kan gebruik worden gemaakt van de openbare parkeerplaatsen op Stadswerven Noord. Deze betaalde parkeerplaatsen liggen verspreid door het hele gebied met een concentratie

van parkeerplaatsen op de Werf van Gips binnen een straal van 400 meter. Op de centrale fiets-as (Werf van De Biesbosch) worden geen parkeerplaatsen aangelegd. Op het terrein voor de ingang van de Biesbosch is ruimte gereserveerd voor 4 parkeerplaatsen voor gehandicapten en een groot aantal fietsparkeerplaatsen. De Biesboschhal ligt in een parkeerverbodzone.

Bezoekers van de Biesboschhal kunnen ook gebruik maken van de parkeergarage Energiehuis aan de andere zijde van het Wantij. Deze garage ligt op 1100 meter loop- (15 minuten) of fiets (4 minuten) afstand. Garage Energiehuis is een hub waar op een deelfiets of deelscooter kan worden overgestapt. Bij de Biesboschhal wordt ook een hub voor deelmobiliteit gerealiseerd

De gemeente Dordrecht hanteert de actuele CROW kencijfers. De parkeernormen die van kracht zijn in de Stadswerven staat beschreven in de “beleidsregels parkeren bij nieuwbouw Dordrecht”. Meer informatie over de parkeeropgave staat ook beschreven in hoofdstuk 6.3.

Hieronder een impressie van bovenaf over de toekomstige inrichting van de Stadswerven. Dit betreft echter een voorlopig ontwerp.





3. Gemeentelijke doelstelling & ambitie

3.1. Visie op de Stadswerven en Biesboschhal

De rivieren hebben de Stadswerven gevormd en zijn de dragers van de landschappelijke en stedelijke structuur. De oevers van het Wantij hebben een recreatieve waarde en komen met sierlijke bochten voort uit de Biesbosch. De oever van de Merwede is grover en kent een grillig verloop. Deze verschillen zijn in het stedenbouwkundig plan opgenomen. De grote kavels delen het gebied op in verschillende buurten met een eigen karakteristiek. Dwarsstraten, haaks gelegen op de centraal gelegen Werf van de Biesbosch, ontsluiten de deelgebieden en bieden zicht op het omliggende grote water.

Het gebied moet een stedelijk-maritiem karakter krijgen dat past bij Dordrecht. Het is een prettig gebied om te wonen, te werken en te verblijven. Het doel is een levendig stuk stad te maken met een sfeer die verwijst naar de drukte van de voormalige scheepswerven. Het nieuwe hoofdstuk van de Biesboschhal sluit aan en is passend binnen de kernkwaliteiten van de stad en de Stadswerven.



3.2. Historie als onderdeel van herontwikkeling

Het gebied van de Stadswerven is oorspronkelijk ontwikkeld als opgespoten voor industriële doeleinden, met een centrale rol voor Werf Biesbosch. Dit gebied speelde ooit een cruciale rol in de werkgelegenheid voor inwoners van Dordrecht. Tegenwoordig ondergaat de omgeving een transformatie naar een belangrijk woongebied.

De binnenvaart heeft eveneens bijgedragen aan de bekendheid van Dordrecht, waardoor dit verhaal een onmiskenbare bouwsteen in de geschiedenis van de stad is. Met de herontwikkeling van de Biesboschhal ontstaat er te midden van een groeiende woonwijk een passende plek om dit historische verhaal te delen.

3.3. Ruimtelijke kwaliteit Biesboschhal

De gemeente heeft de ambitie dat de Biesboschhal een verademende uitzondering vormt in een nieuwbouw woonwijk. Dit wordt benadrukt door niet alleen de terrein inrichting, maar ook de instandhouding, verduurzaming en transformatie van het gemeentelijke monument. Het behoud en herstel van de monumentale waarden van de Biesboschhal is het belangrijkste uitgangspunt voor herontwikkeling. Met betrekking tot de instandhouding en verduurzaming heeft de gemeente de wens dat zoveel mogelijk originele materialen hergebruikt worden en het open karakter en de constructie aan de binnenkant van de hal zo goed mogelijk behouden en zichtbaar blijft.

Een belangrijke kwaliteit van het gebouw is de ligging aan en verbinding met het water. De bouwmassa en het silhouet van de Biesboschhal dienen herkenbaar te blijven als icoon aan de oever van het Wantij. Belangrijk daarbij zijn de bestaande zichtlijnen vanuit het omliggende gebied (m.n. vanaf de Prins Hendrikbrug).

De kraan aan de buitenzijde van de hal maakt onderdeel uit van het monument en hergebruik van deze installatie is wenselijk om de oorspronkelijke verbinding met het Wantij te duiden, maar vormt ook een uitdaging.

De omliggende kades blijven openbaar, ook het deel nabij de huidige entree aan de zijde van de Werf van de Biesbosch. Dit terrein wordt ingericht als entreegebied met de mogelijkheid voor fietsparkeren. Het gebouw kan verschillende ingangen krijgen, mits deze, gedacht vanuit de huidige plattegronden, op een logische plek worden gesitueerd. Daarnaast dienen technische ruimtes, trafo's, afvalverzameling en dergelijke voorzieningen binnen de hal opgelost en georganiseerd te worden.

Bij de realisatie van her-/ver-/nieuwbouw bestaan er veel kansen voor de vergroting van de biodiversiteit van Dordrecht. In de verbouwplannen moeten natuur inclusieve maatregelen worden opgenomen. De welstandscommissie toetst hier op. Zie voor meer informatie het rapport; natuurinclusief bouwen.

3.4. Nabuurschap

De toekomstige exploitatie moet passend zijn binnen een woonwijk en heeft minimale nadelige invloed voor de activiteiten van leefwerf de Biesbosch en het binnenvaartmuseum Rene Siegfried. De Biesboschhal vormt de verbinding tussen zowel de directe burens (Binnenvaartmuseum, Leefwerf, en een te realiseren appartementencomplex) en de tweede rij van burens – de bewoners van de Stadswerven. De gemeente heeft de ambitie dat de getransformeerde Biesboschhal nabuurschap toont richting haar omgeving.

3.4.1. Samenwerking gemeente en OCW (in relatie tot kavel F en overig werkzaamheden)

Ten oosten van de Biesboschhal ligt kavel F. Op deze kavel is een woontoren voorzien, alsmede maisonnettes en eengezinswoningen, door ontwikkelaar OCW. Goed nabuurschap is hier met name van toepassing omdat de ontwikkeling dicht op die van de Biesboschhal zit, zowel fysiek als naar verwachting in tijd. Voortbordurend op voorgaande is het van belang om goede afstemming te vinden met de gemeente en OCW, bijvoorbeeld over bouwstromen en gebruik openbare ruimte.

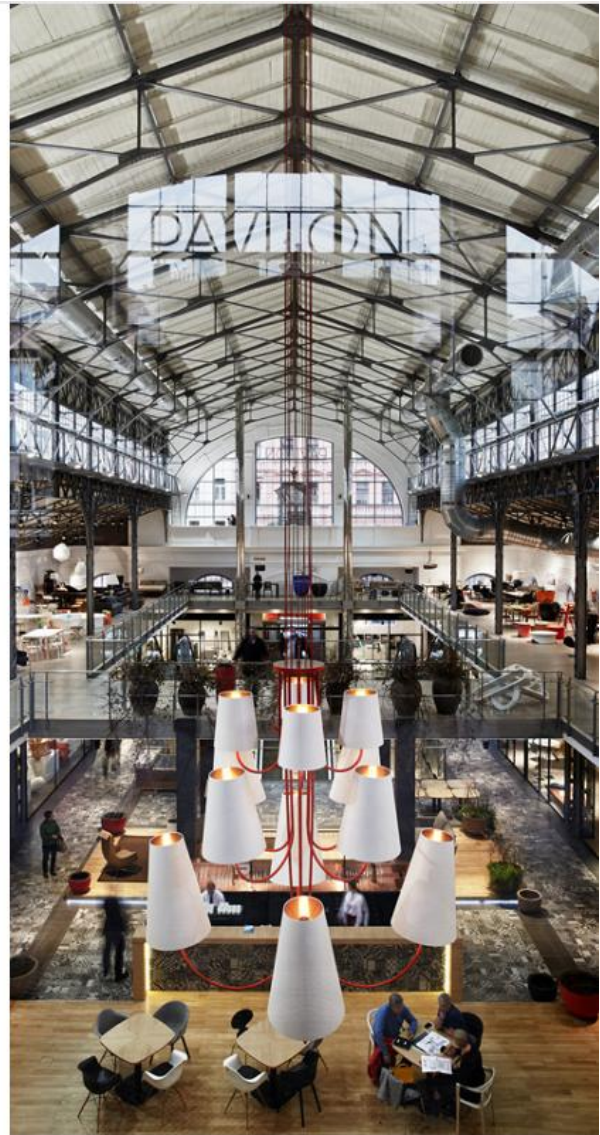
3.5. Parkeeropgave i.r.t. programma Biesboschhal

De gemeente Dordrecht hanteert de huidige CROW kencijfers voor auto- en fietsparkeren. In de 'beleidsregels parkeren bij nieuwbouw Dordrecht' staat beschreven hoe de gemeente de kencijfers toepast en op basis van het programma van de ontwikkeling tot een parkeereis komt.

De kavel behelst de hal, zonder grond rondom het gebouw. Bij verkoop is er dus geen mogelijkheid om parkeren op eigen terrein op het maaiveld op te lossen, waardoor parkeren een centrale opgave vormt. Voor een uitgebreide uitwerking van het parkeervraagstuk zie hoofdstuk 6.2.

3.6. Financiële haalbaarheid

De gemeente is op zoek naar een realistisch en financieel haalbaar plan. Dit betekent dat de toekomstige exploitatie van de hal geen subsidie aantrekkende werking mag hebben. Daarnaast mag er geen sprake zijn van directe financiële betrokkenheid van de gemeente bij de exploitatie. De verkoop dient te geschieden binnen marktconforme kaders, er mag geen sprake zijn van staatsteun en binnen de kaders van het 'Didam-arrest'.



4. Het gebouw

In dit hoofdstuk wordt allereerst het ruimtelijk ontwerp van de Biesboschhal uiteengezet. Vervolgens wordt het oorspronkelijke gebruik en de cultuurhistorische waarde beknopt samengevat. In paragraaf 3.4 wordt vervolgens de bouwtechnische staat van de Biesboschhal opgetekend zoals deze voor deze Nota van Uitgangspunten door bureau EAGM is onderzocht. Ten slotte staat in paragraaf 4.5 de eigendomssituatie beschreven.

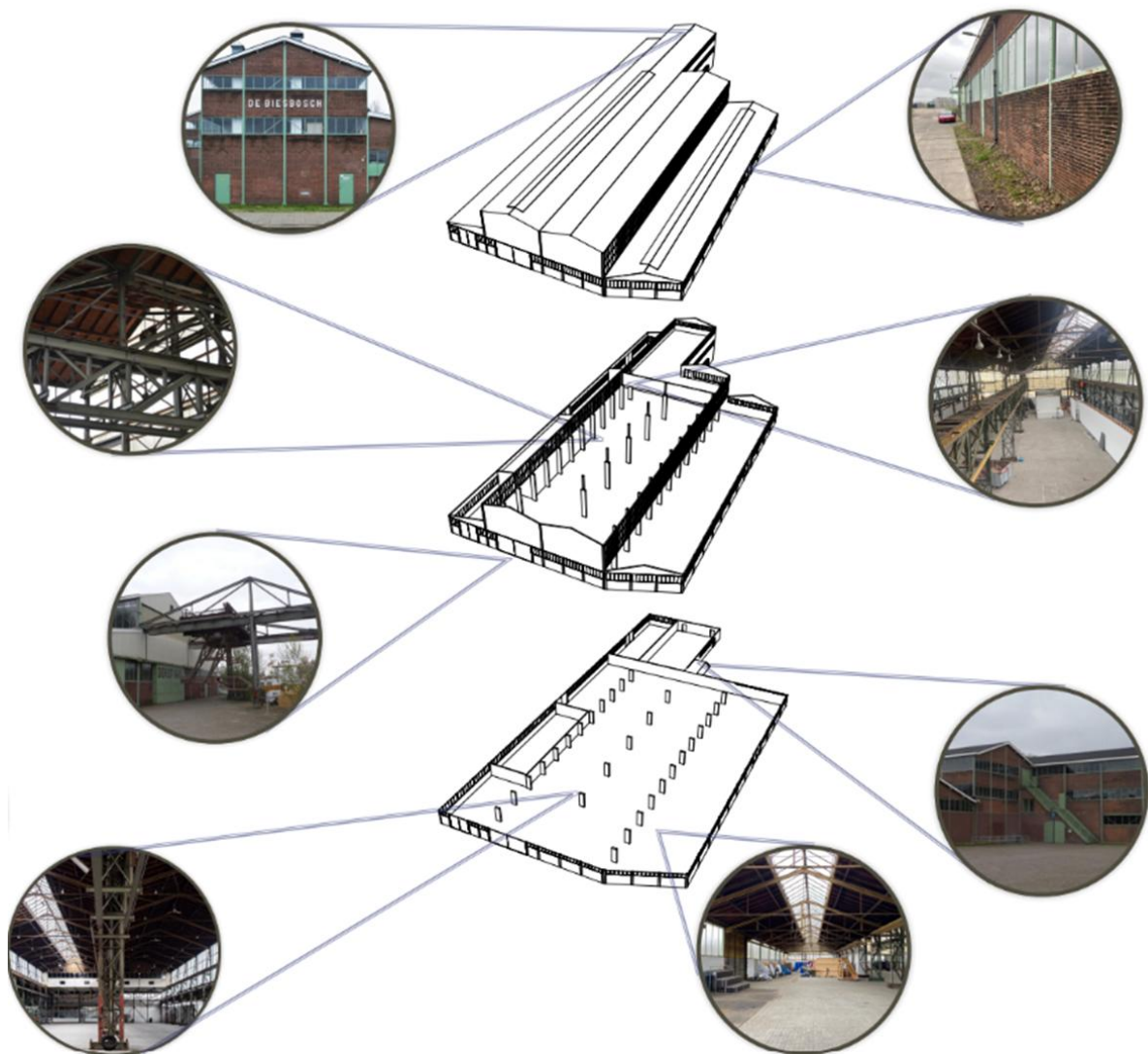
4.1. Ruimtelijk ontwerp

De Biesboschhal kent twee bouwdelen: een kantoor aan de voorzijde en een grote hal, met gedeeltelijke mezzanine, georiënteerd op het water en verbonden met de haven. Het kantoor kijkt uit op de Werf van de Biesbosch en verbindt zich zo meer met de wijk. De Biesboschhal is een gebouw van behoorlijk formaat. Het totaal Bruto Vloer Oppervlakte (BVO) is 4.510 m², verdeeld over de begane grond (3.088 m²) en de kantoren op de eerste en tweede verdieping en in de hal (1.421 m²).



De hal heeft kenmerkende ruimtelijke elementen. Centraal in de hal is er een grote, hoge ruimte met een doorkijk naar de andere zijde. De hal heeft een relatief eenvoudige indeling van vier delen, waarbij de middelste twee hoger zijn opgetrokken dan de zijdelen. Waarvan drie onder zadeldak en de hal aan de westzijde onder een lessenaarsdak. Veel daglicht komt binnen via de glasstraten in het dak. De hal is niet geïsoleerd. De ruimte wordt verder geaccentueerd door beeld- en ruimtebepalende kolommenstructuur. Ook in de hal komen de staalconstructies, hout en glas prominent naar voren. De ramen zijn hoog opgetrokken in de gevels van de hal, en belemmeren daarmee de zichtlijn op ooghoogte van binnen naar buiten en vice versa. De vloer bestaat uit bestrating op zand.

Aan de noordzijde lopen de twee meest westelijke delen verder door, hier zijn twee ingebrachte verdiepingvloeren. De kenmerkende ruimtelijke elementen van het kantoor omvatten verschillende interessante aspecten. Aan de havenkant bevindt zich een grote, hoge ruimte die een opvallend kenmerk vormt. In bepaalde delen van het kantoor is er een overvloed aan daglichttoetreding en biedt het gebouw een ruim uitzicht rondom. De ruimten op de verdieping zijn over het algemeen lager. Het kantoor is niet geïsoleerd; de gevel fungeert als een dunne regenjas. Daarnaast zijn er mooie staalconstructies in combinatie met hout en glas. Op de voorgevel is de tekst "Biesboschhal" zichtbaar, wat bijdraagt aan de bekendheid en identiteit van het pand.



4.2. Oorspronkelijk Gebruik

Het gebied dat nu 'Stadswerven' heet werd in 1901 opgehoogd voor toekomstige bedrijvigheid, wat leidde tot het gebied waar de Biesboschhal staat. NV machinefabriek De Biesbosch, opgericht in 1917 door D. Kooyman en J.J. Hulsman, begon met de bouw en reparatie van stoommachines.

In 1924 werd de hal overgenomen door een Franse rederij gespecialiseerd in Rijnvaart, vanwege Dordrecht's strategische ligging. In 1929 breidde De Biesbosch uit naar scheepsbouw. De nieuwe werf legde zich toe op de assemblage van in Amerika geprefabriceerde schepen en later op de ontwikkeling van de duwvaart, binnenvaartschepen en coasters. Voor de Tweede Wereldoorlog werkten er 470 mensen; na de oorlog groeide dit door de noodzaak van wederopbouw. In de jaren 1950 begon men ook zeeschepen te bouwen. De scheepsbouw raakte in de jaren 1970 in recessie, en in 1979 werd faillissement voorkomen door een nieuwe B.V. Dit bood tijdelijk respijt, maar in juni 2000 volgde alsnog het faillissement. Tot die tijd liepen er bijna 900 schepen van stapel. In hoogtijdagen had de machinefabriek meer dan 750 mensen in dienst.



4.2.1. Huidig gebruik

Op het moment van schrijven wordt de hal gebruikt als atelierruimte en als opslag voor gerelateerde materialen en onderdelen van kunstwerken die in gebruik zijn. Daarnaast wordt er een enkele kantoorruimte verhuurd onder de noemer van leegstand beheer.

4.3. Cultuurhistorische waarde

De Biesboschhal is een goed bewaard voorbeeld van de ooit bloeiende maritieme industrie in Dordrecht, en is te midden van de moderne nieuwbouw de tastbare link naar het verleden. De Biesboschhal in haar huidige contouren is gebouwd in 1955, ter vervanging van de te klein geworden hal uit 1936, door de firma N.V. Machinefabriek De Biesbosch (opgericht in 1917). In het jaar 2000 sloot de Biesboschhal haar deuren.

De Biesboschhal heeft hoge bouwhistorische waarde dankzij de grotendeels ongewijzigde oorspronkelijke opzet, constructie en materiaalgebruik sinds de bouw. Deze waardevolle architectuur uit het midden van de twintigste eeuw wordt gekenmerkt door een eenvoudige en heldere stijl die typerend is voor de utilitaire bouw van die tijd. De fabrieksgebouwen rusten op palen van gewapend beton met gekoppelde betonnen balken die zowel dragende als steungedeeltes vormen voor het metselwerk, gemaakt met Portlandcement. De constructie omvat een staalskelet en afwisselende horizontale lagen van baksteen en draadglas, terwijl de kopgevels aan de zuidzijde bestaan uit een combinatie van metselwerk, glas, en staalplaten, compleet met dubbele stalen deuren. Het dak wordt ondersteund door stalen spanten met een karakteristiek I-profiel een trekstang en drie drukstaven.

Het pand is relatief ongewijzigd bewaard gebleven sinds de bouw in 1955 en de uitbreiding van 1973. Een uitzondering hierop vormt het interieur van de eerste en tweede verdieping van de uitstekende delen aan de noordzijde van deel A en B. De fabriekshal komt in zijn huidige toestand nog vrijwel geheel overeen met de originele situatie en bestaat vrijwel geheel uit het casco, inclusief de originele banen voor de hijskraaninstallatie, zowel binnen als buiten aan de zuidzijde. Hieronder worden de waardestellingen van het gebouw in een plattegrond met een kleurcode weergegeven.

De scheepvaart is voor Dordrecht van enorm belang geweest in haar groei en macht, van de middeleeuwen tot nu. Begonnen met de bouw van houten schepen aan de Riedijkshaven en het Wantij, later de stalen reuzen voor de zeevaart aan De Staart. Dit erfgoed staat dus voor een deel van de identiteit van De Staart en van de geschiedenis van Dordrecht. De machinehal is een van de weinige tastbare restanten die herinneren aan een roemrijk industrieel verleden. De Biesboschhal vormt, gezien vanaf het Wantij, de Prins Hendrikbrug en de Prins Clausbrug, een waardevol landschapselement. Vanuit de stad is het zicht op de historische scheepsbouwlocatie en de laatste hal die daarvan over is zeer waardevol. Om al deze redenen is de hal dan ook aangewezen als gemeentelijk monument.

4.4. Aanpassing gebouw in relatie tot monumentale waarde

De waardestelling op pagina 22 geeft inzicht in welke onderdelen van het monument het meest waardevol zijn. De Biesboschhal heeft voor het grootste deel een hoge monumentenwaarde, zie de blauwe lijnen. In algemene zin is dit terug te brengen op de schil en draagconstructie.

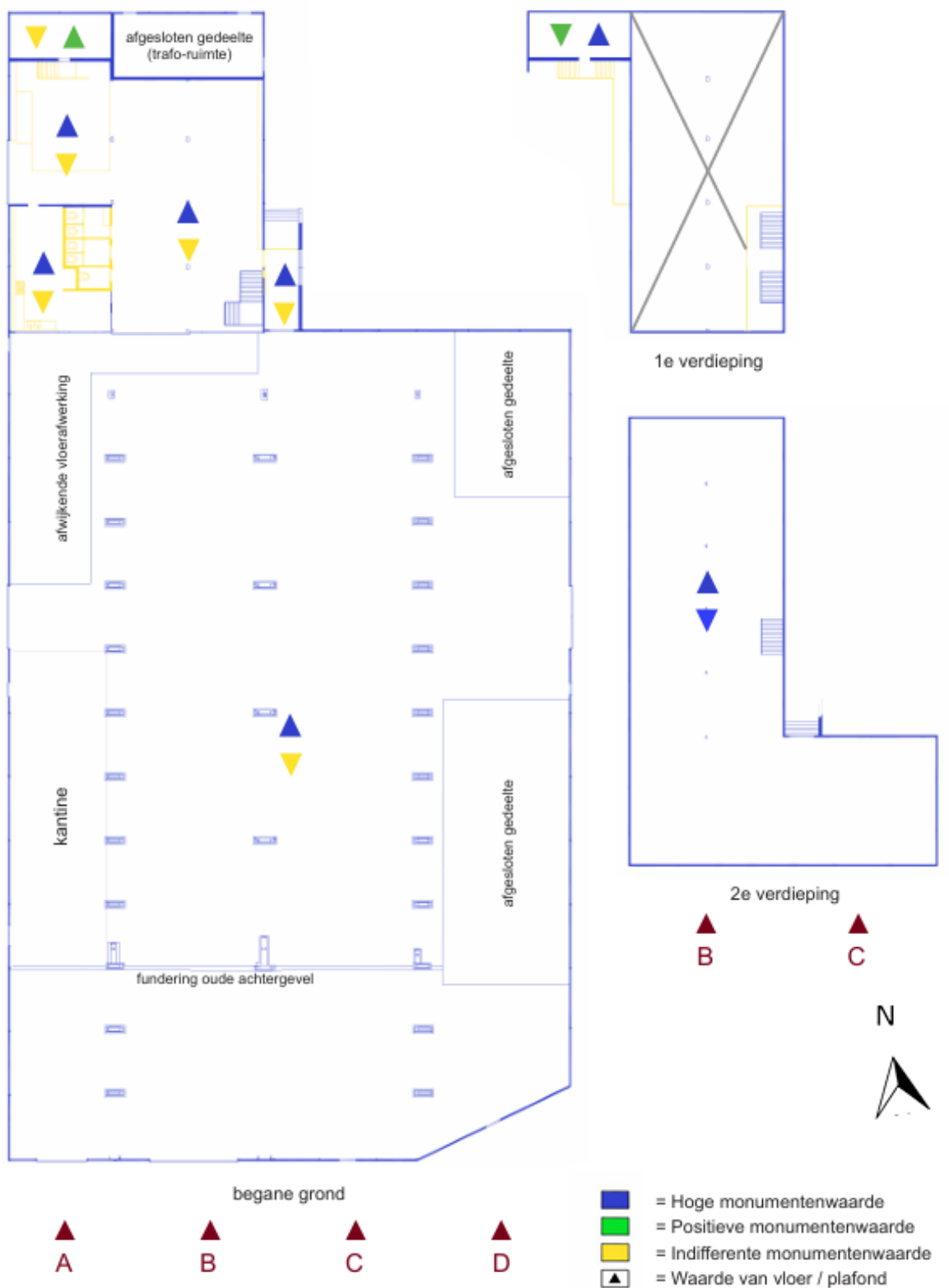
Deze monumentale waarde maakt herontwikkeling, en de daarmee gemoeide aanpassingen aan het gebouw, niet onmogelijk, maar werkt wel sturend. Reversibele aanpassingen aan het gebouw verdienen de voorkeur maar ook structurele aanpassingen zijn denkbaar mits goed onderbouwd, zowel in relatie tot het monument als tot het toekomstig gebruik. De onafhankelijke Welstands- en Monumentencommissie adviseert bij aanvraag van de daadwerkelijke omgevingsvergunning.

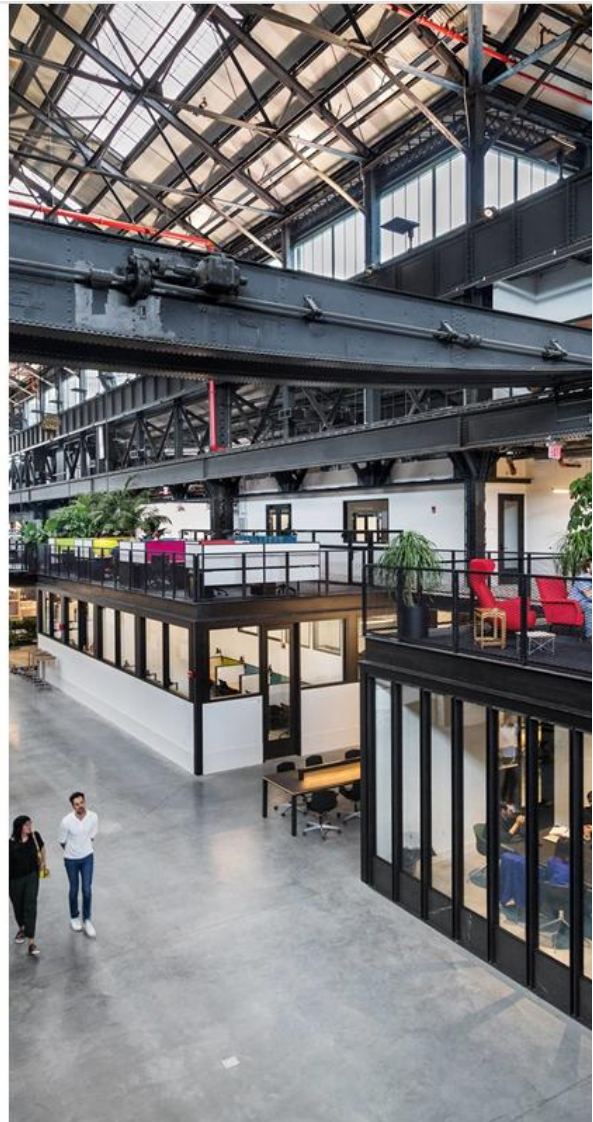
4.5. Bouwtechnische Staat

In oktober 2024 heeft adviesbureau EAGM een bouwtechnische keuring uitgevoerd. Het inspectierapport van deze keuring is als bijlage toegevoegd. Uit deze keuring bleek noodzaak naar aanvullend onderzoek in het kader van aanwezigheid van Chroom 6. Uit dit vervolgonderzoek blijkt dat Chroom 6 op meerdere plekken is aangetroffen, zie bijlage X. Indien er werkzaamheden verricht worden aan de hal dient Chroom6 gesaneerd te worden.

4.6. Eigendom

De Biesboschhal is in eigendom van de gemeente Dordrecht. De gemeente heeft aangegeven voornemens te zijn de Biesboschhal te verkopen.





5. Scenario's voor herbestemming - ter inspiratie

In dit hoofdstuk zijn ter inspiratie een aantal scenario's voor herbestemming van de Biesboschhal beschreven. Deze scenario's zijn het resultaat van een proces dat de gemeente Dordrecht in 2024 samen met COUP heeft doorlopen. Dit proces heeft een sterk participatief karakter gekend, waarin zowel ambtelijk en bestuurlijk, als met de Stadswervenaren en Dordtenaren van gedachte is gewisseld over de toekomst van dit gemeentelijk monument.

5.1. Proces vooraf

De drie scenario's vormen samen een wenkend perspectief naar de markt. In de afbeelding in de bijlage 2 is de procesdoorloop schematische weergegeven. Participatie heeft een cruciale rol gespeeld op verschillende niveaus, met als doel burgerlijke, ambtelijke en bestuurlijke betrokkenheid.

5.1.1. KERNWAARDEN

Middels de beschikbare informatie over de hal, recente documentatie en het ambtelijk participatiemoment, is de basis gelegd voor het vaststellen van de betekenis van de hal in de toekomstige context. Hierbij zijn drie kernwaarden geïdentificeerd die als fundament dienen voor toekomstige herontwikkeling van de hal, te weten:

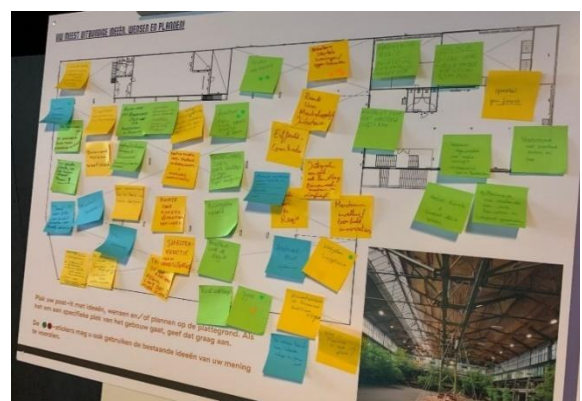
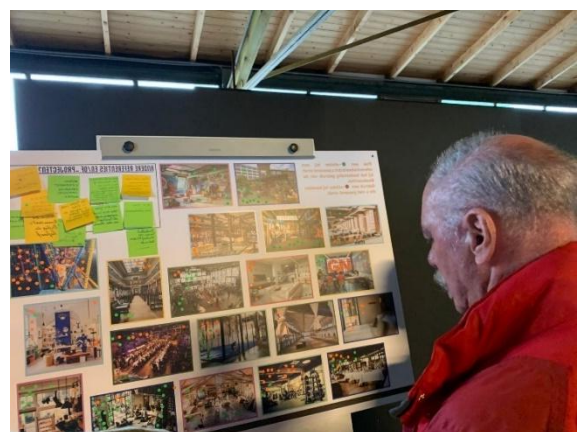
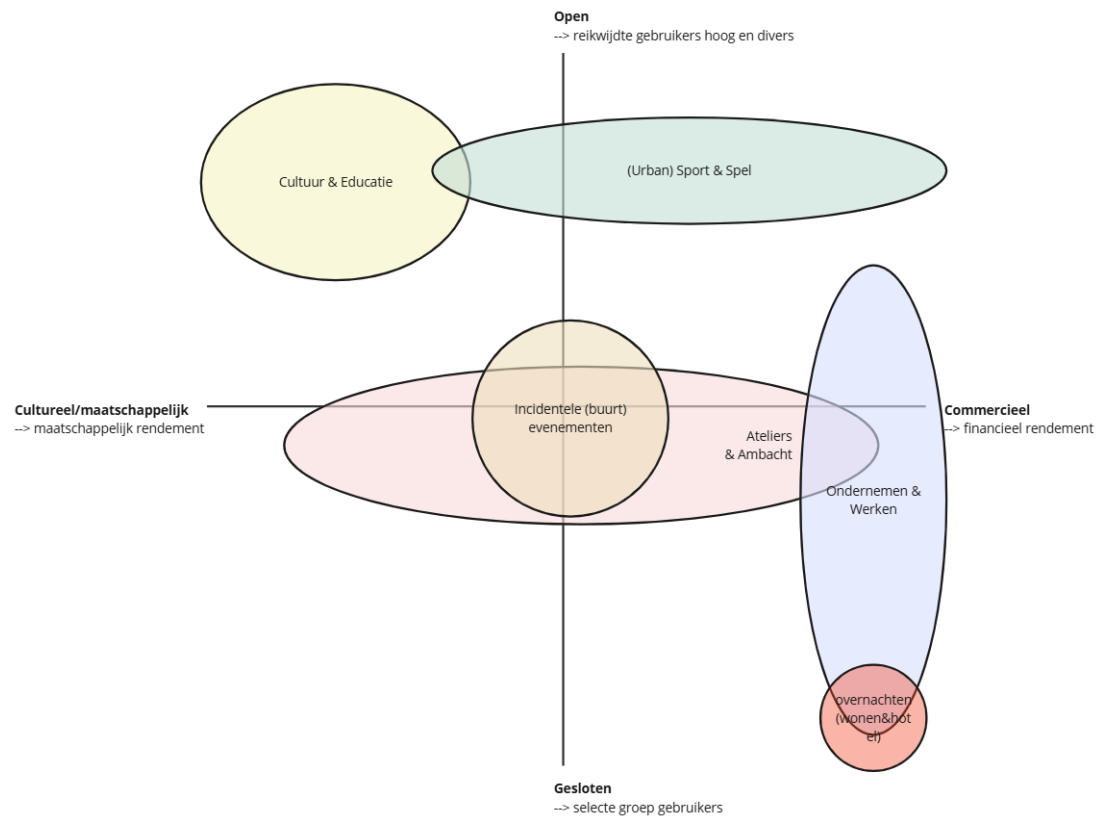
- **Ontmoeting**
De hal neemt een centrale plek in de Stadswerven. Het dient een plek te zijn voor de Stadswerven en haar bewoners die ontmoeting faciliteert en inspireert.
- **Verbinding**
De Biesboschhal zorgt voor verbinding op twee niveaus:
 - o De Biesboschhal is een goed bewaard voorbeeld van de ooit bloeiende maritieme industrie in Dordrecht, en is te midden van de moderne nieuwbouw de tastbare link naar het verleden. De hal is daarmee een fysieke manifestatie van een immateriële verbinding tussen het verleden, heden en de toekomst.
 - o Daarnaast is de hal de fysieke verbinding van Stadswerven met het centrum van Dordrecht. De Biesboschhal is een in het oog springend herkenningspunt.
- **Verwondering**
Ook verwondering is een mes dat snijdt aan twee kanten voor de Biesboschhal:
 - o Vandaag de dag staat de Biesboschhal fier overeind als een gemeentelijk monument, een herinnering aan het maritieme verleden van de stad en de plek; een tijd van arbeid en ambacht, samenwerking en vooruitgang. Daarmee was de hal de schil van een eens zo dynamische omgeving. De geschiedenis van de hal is een verhaal dat verteld dient te worden om zo het verleden te laten herleven. Weten doet immers verwonderen.
 - o De hal is daarmee de tastbare link naar het verleden te midden van de moderne nieuwbouw. Het nieuwe hoofdstuk van de hal staat daarmee ook in contrast tot dit verleden. Dit contrast cultiveren leidt verwondering van deze verbinding.

De geformuleerde kernwaarden vormen de vruchtbare grond voor het nadenken over een toekomstig nieuw hoofdstuk van de Biesboschhal. De ambtelijke bijeenkomst heeft de basis gelegd voor het formuleren van meerdere verhaallijnen. Met de kernwaarden als basis hebben we de blik gericht op een perspectief voor de hal voor de stad en voor de buurt. Hierbij hebben we gekeken naar toekomstscenario's op basis van behoeften en wensen die er spelen in Dordrecht.

In het verlengde van de scenario's is tevens rekening gehouden met (on)mogelijkheden. Deze zijn vervolgens langs de programmatische lat gelegd van een 'open of gesloten' en 'maatschappelijk of commercieel' functie. Met open en gesloten wordt bedoeld of de hal met een toekomstige exploitatie een publiek toegankelijke programmering kent of alleen toegankelijk voor een specifieke doelgroep (zie schema op de volgende pagina).

Na de ambtelijke bijeenkomst is er ook een participatieavond voor burgers georganiseerd, die net als de ambtenaren hun wensen en behoeften kenbaar konden maken, en daarbij konden aangeven hoe ze over de verschillende geformuleerde verhaallijnen dachten. De avond was drukbezocht, met ongeveer 200 aanwezigen.

Met beide participatiesessies zijn de verhaallijnen uitgebreid getoetst om te achterhalen welke behoeften in de stad leven en of deze in lijn zijn met het huidige beleid. Deze verhaallijnen fungeren als programmatische denkrichtingen die passen binnen de context van de hal en tegemoetkomen aan variërende wensen en behoeften zoals opgehaald uit het participatieproces.



5.2. Scenario's

De verhaallijnen zijn op de participatiesessies getoetst en deze zijn vervolgens vertaald in drie scenario's:

1. Historische Verwondering
2. Sporten in de Stadswerven
3. Ondernemen in de Biesboschhal.

Deze scenario's zijn bestuurlijk voorgelegd om te toetsen, of en in welke mate, er een overtuigende voorkeur is voor één van de drie scenario's. Een overtuigende voorkeur bleef uit, waardoor alle drie de scenario's verder inhoudelijk zijn uitgewerkt. Inhoudelijk schetsen de drie scenario's toekomstperspectieven voor de Biesboschhal waarin de raad, de ambtenaren en de burgers zich kunnen vinden. De verhaallijnen zijn daarmee vertaald naar mogelijke ontwikkelscenario's die ruimtelijk zijn ingepast en op vlekkenplan niveau zijn uitgewerkt.

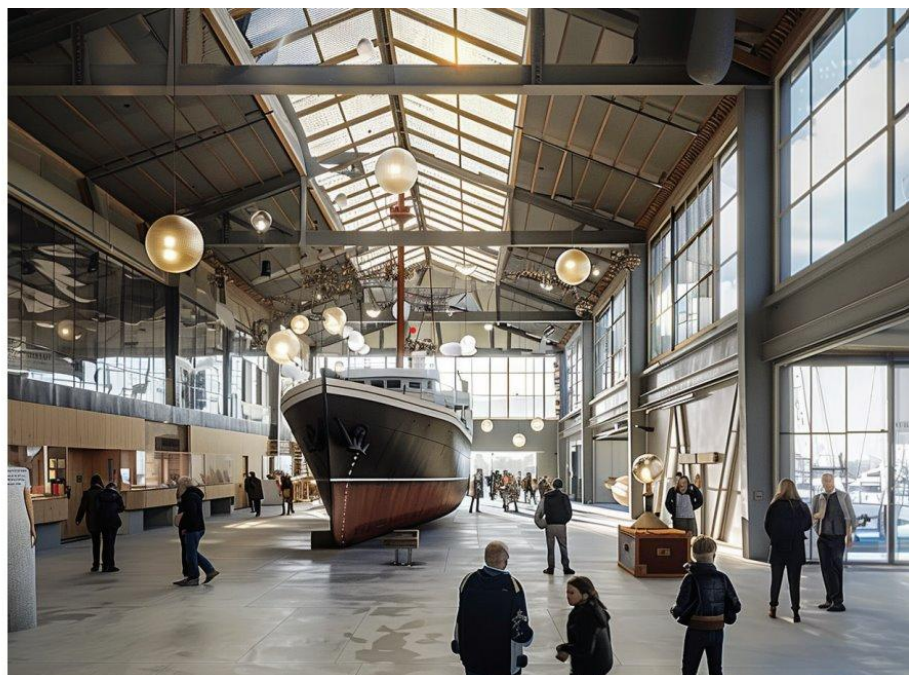
De scenario's dienen ter inspiratie voor een toekomstige ontwikkeling van de Biesboschhal en zijn daarom opgenomen in de Nota van Uitgangspunten.

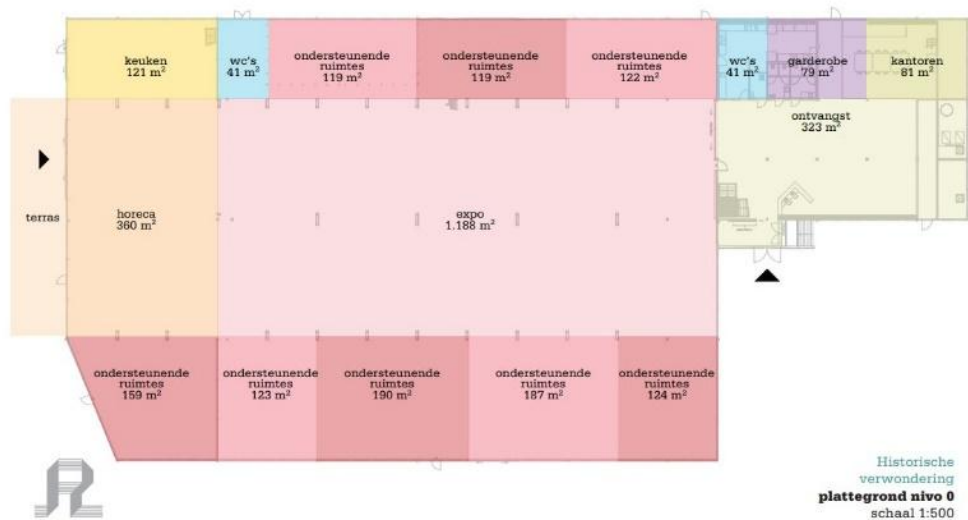
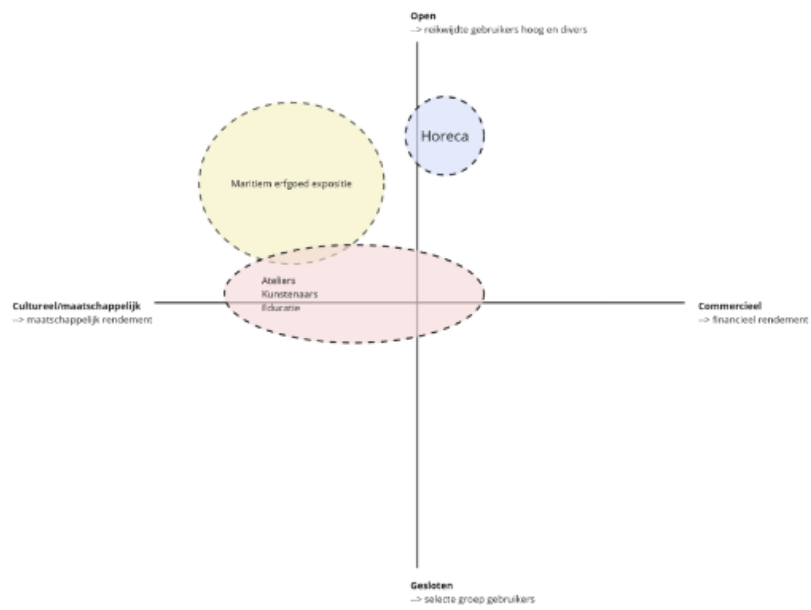
5.3. Scenario – Historische Verwondering

In dit scenario krijgen de geschiedenis van de Biesboschhal en de rijke traditie van de scheepsbouw een prominente rol, waarbij het erfgoed rondom de binnenvaart een uniek verhaal vertelt dat verder reikt dan de grenzen van de wijk of de stad Dordrecht. Dit erfgoed resoneert met zowel de regio als heel Nederland, en biedt een inkijk in een stuk geschiedenis. Er is binnen dit scenario volop ruimte voor verwondering en ontdekking, bijvoorbeeld door middel van diverse educatieve projecten die jongeren en volwassenen inspireren om zich te verdiepen in de wereld van de binnenvaart.

Daarnaast zullen ateliers voor kunstenaars kansen bieden om de verhalen van het verleden op een creatieve manier te herinterpreteren. Deze levendige mix van cultuur en educatie, versterkt door de aantrekkingskracht van evenementen en horeca, vormt een veelzijdige en dynamische omgeving. Deze combinatie zal niet alleen liefhebbers, historici en toeristen aantrekken, maar ook breed maatschappelijk gedragen worden als een waardevolle toevoeging aan de gemeenschap. Hierdoor ontstaat er een bruisende culturele hub die de verbinding legt tussen verleden, heden en toekomst en bijdraagt aan de levendigheid en aantrekkingskracht van de regio.

Historische
Verwondering

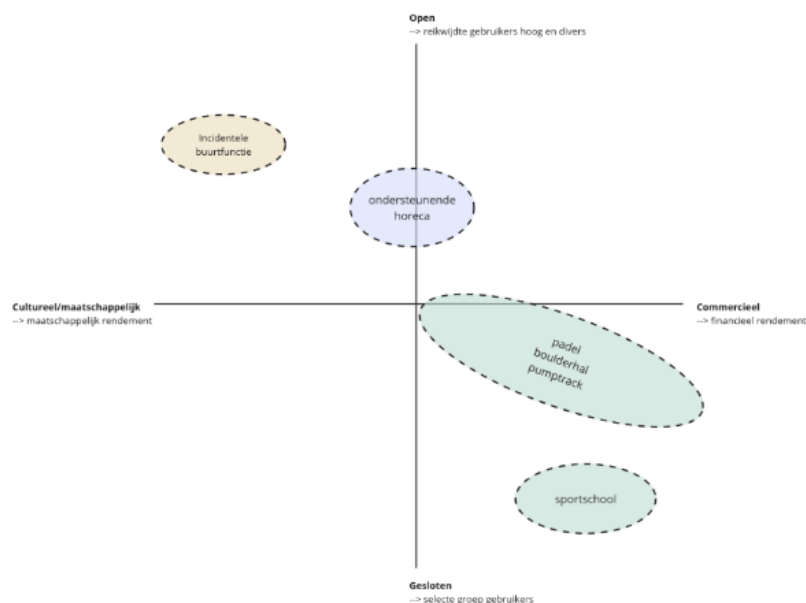
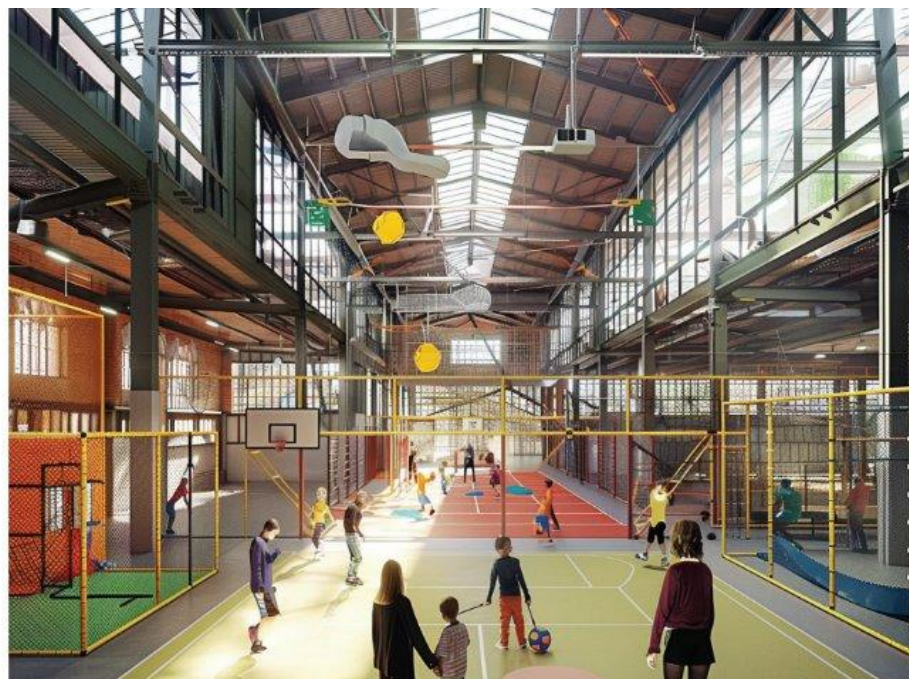


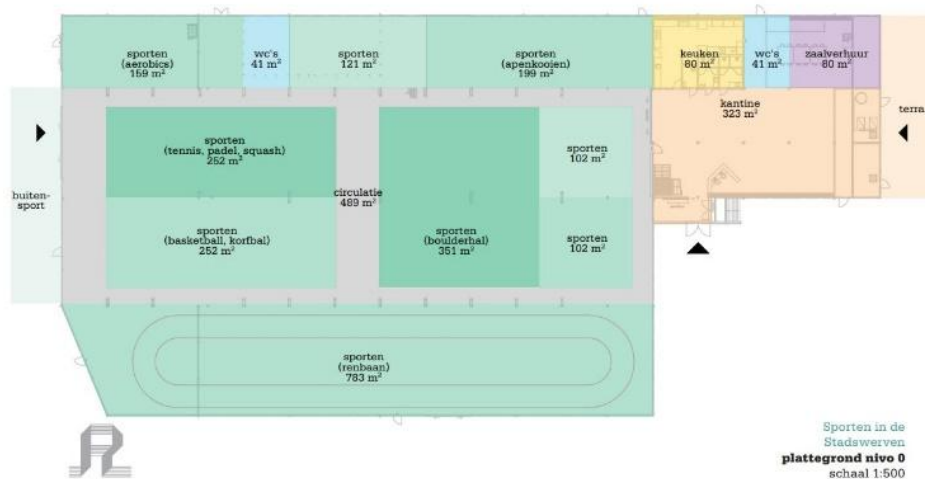


5.4. Scenario – Sporten in de Stadswerven

In het dit scenario wordt de Biesboschhal ontwikkeld tot een centrale ontmoetingsplek waar zowel de (nieuwe) wijkbewoners als inwoners van Dordrecht hun vrije tijd in beweging kunnen besteden. Deze ontwikkeling sluit perfect aan bij de bestaande ruimtelijke kwaliteiten van de hal. De veelzijdige indeling van de ruimte biedt plek voor een gevarieerd programma dat zowel culturele als maatschappelijke activiteiten combineert met commercieel georiënteerde ondernemingen. Denk hierbij aan sportfaciliteiten zoals een padelhal, boulderhal en moderne sportschool, maar ook multifunctionele ruimtes die een brug slaan tussen sport en cultuur. Dankzij een systeem van toegankelijke lidmaatschappen en contributies kunnen bewoners met diverse financiële achtergronden deelnemen, wat bijdraagt aan de sociale cohesie en vitaliteit in de wijk. De Biesboschhal fungeert zo niet alleen als sportcomplex maar als een levendige hub waar gezondheid, ontspanning en ontmoeting samenkomen.

Sporten in de
Stadswerven



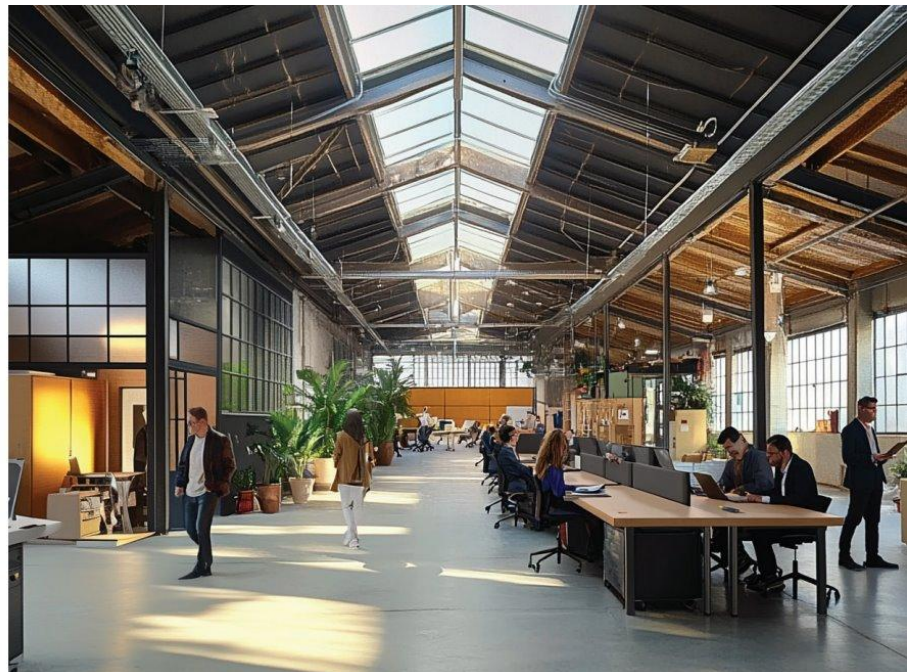


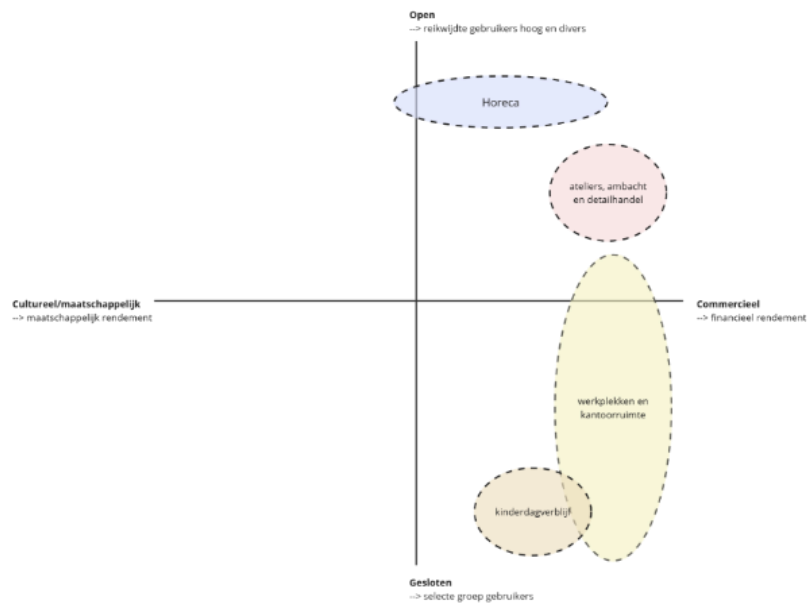
5.5. Scenario – Ondernemen in de Biesboschhal

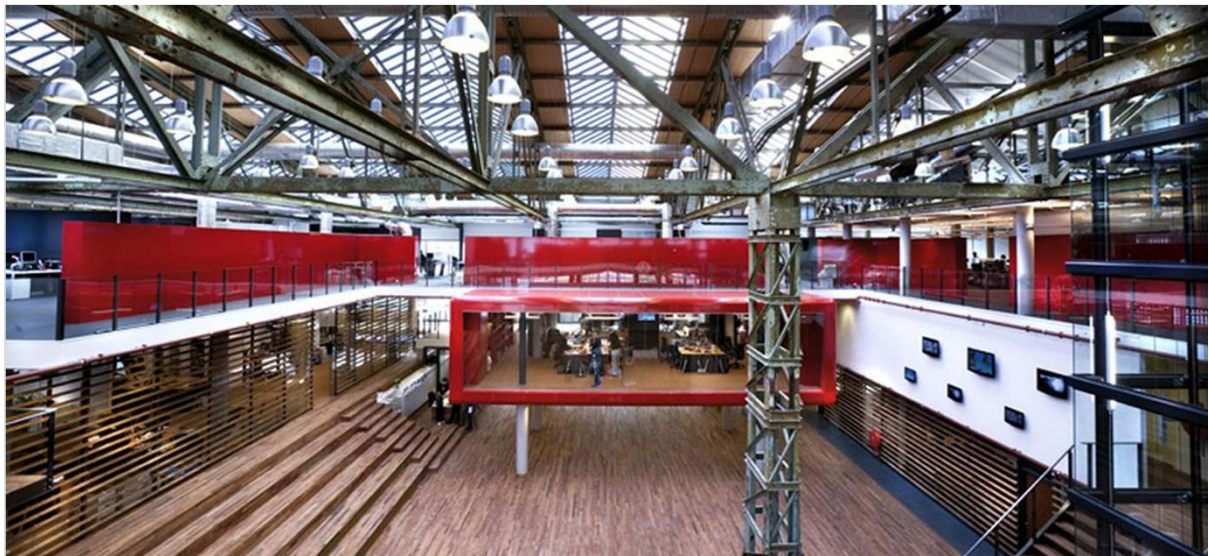
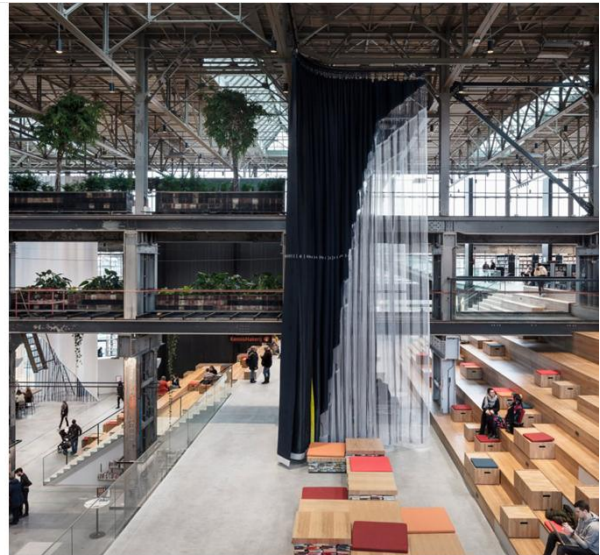
Binnen dit concept worden de verhaallijnen van ondernemen en werken op een creatieve wijze verweven, met als doel een vruchtbare bodem te creëren voor diverse bedrijvigheid. Dit vertaalt zich in een verscheidenheid aan werkplekken: van inspirerende ateliers en ambachtelijke werkplaatsen tot flexibele kantoorruimtes die een breed scala aan behoeften dekken.

Daarnaast is er de mogelijkheid om de ruimte een breder publiek te laten aanspreken door het combineren van werkplekken met levendige foodhallen en winkels, wat niet alleen de aantrekkingskracht vergroot, maar ook een veelzijdige bestemming creëert voor werknemers, klanten en bezoekers. Of het nu gaat om open, samenwerkingsgerichte ruimtes of afgesloten kantoren voor bedrijven die behoefte hebben aan privacy en concentratie, deze setting biedt een flexibele en inspirerende omgeving die perfect aansluit bij de uiteenlopende behoeften van ondernemingen.

Ondernemen in de Biesboschhal







6. Belangrijkste kaders en vervolg

De doelstelling is middels dispositie van de Biesboschhal een nieuwe ondernemer, óf een consortium van ondernemers aan te trekken. Deze NvU geeft daarin een eerste richting aan de (integrale) ontwikkeling van de hal. Deze NvU schrijft niet voor, maar is bedoeld om te prikkelen en de kaders te beschrijven waarbinnen een nieuwe exploitatie vorm kan krijgen.

Er wordt gezocht naar een plan dat in hoofdlijnen aansluit op deze NvU. Daarbij wordt geselecteerd op basis van kwaliteit en prijs. Daarnaast vormt parkeren nog een belangrijk kader om rekening mee te houden in de verdere planvorming. Deze onderwerpen lichten we nader toe in dit hoofdstuk en sluiten af met een doorkijk naar het vervolgproces.

6.1. Kwaliteit

De onderstaande factoren vormen de basis voor toekomstige selectie- en gunningscriteria. Deze bepalen de kwaliteit en grijpen terug op hetgeen geschetst is in hoofdstuk drie, te weten:

- Aansluiting bij minimaal één van de scenario's (knock-out; zie ook 2.4.)
- Visie op de stad, Stadswerven en de rol daarbinnen van de Biesboschhal
- Historie als onderdeel van de herontwikkeling
- Ruimtelijke kwaliteit en aansluiting op monumentale waarden van de Biesboschhal
- Nabuurschap

6.2. Parkeren

De hal staat op haar footprint, bij verkoop is er dus geen mogelijkheid om parkeren op eigen terrein op het maaiveld op te lossen. Dit maakt dat parkeren een centrale opgave vormt. Ten behoeve van de dispositie van de hal is gezocht naar een oplossing die een handreiking doet aan de initiatiefnemer.

De gemeente Dordrecht hanteert de huidige CROW kencijfers voor auto- en fietsparkeren. De CROW kencijfers zijn onderverdeeld in parkeren voor bezoekers en parkeren voor personeel. De CROW kencijfers zijn bepaald op basis van programma. Het beoogde programma in de Biesboschhal is dus van invloed op de CROW kencijfers en dus in welke parkeerbehoefte (voor bezoekers en personeel) er dient te worden voorzien. In de 'beleidsregels parkeren bij nieuwbouw Dordrecht' staat beschreven hoe de gemeente de kencijfers toepast en op basis van het programma van de ontwikkeling tot een parkeereis komt. Voor de Biesboschhal wordt afgeweken van deze beleidsregels op de volgende punten:

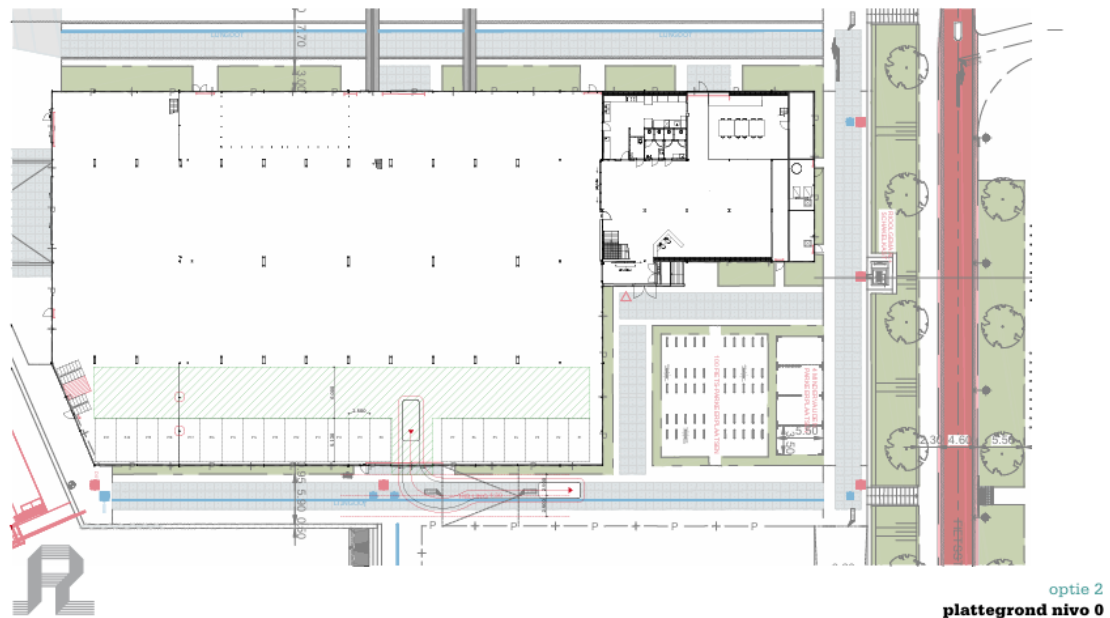
- Het autoparkeren van bezoek hoeft niet te worden opgevangen op eigen terrein. Er kan gebruik worden gemaakt van beschikbare openbare betaalde parkeerplaatsen in de omgeving op Stadswerven;
- Het fietsparkeren van bezoek hoeft niet te worden opgevangen op eigen terrein. Er kan gebruik worden gemaakt van beschikbare openbare fietsparkeerplaatsen in de omgeving op Stadswerven. De gemeente realiseert hiervoor een groot aantal fietsparkeerplekken op het voorterrein van de hal. Hier kunnen ook deelfietsen parkeren.

De betaalde openbare parkeerplaatsen op de Stadswerven kunnen ingezet worden voor parkeren voor bezoekers - hierin ziet de gemeente voldoende ruimte in het openbaar gebied. De beschikbare bezoekers parkeerplekken op de Stadswerven zijn tegen de parkeerbehoefte van ontwikkelscenario's zoals omschreven in hoofdstuk 5 aangehouden. Voor geen van de scenario's levert het bezoekersparkeren een probleem op. Afhankelijk van het beoogd programma van de initiatiefnemer kan de parkeerbehoefte voor bezoekers getoetst worden aan de CROW cijfers in relatie tot het moment van gebruik (week – weekend; ochtend – middag – avond).

6.2.1. Parkeren voor personeel

De schoen begint te wringen wanneer het gaat over parkeervraag voor personeel. Bij herontwikkeling van de Biesboschhal is het aannemelijk dat er tussen de 15 en 30 parkeerplekken nodig zijn. Het huidige vigerend beleid dicteert dat deze parkeervraag opgelost dient te worden op eigen terrein. Gezien de perceelgrenzen van het te verkopen perceel met daarop de Biesboschhal is een inpandige parkeeroplossing op moment van schrijven de enige oplossing.

Gezien de beperkingen die dit met zich mee brengt heeft de gemeente een voorstudie laten uitvoeren om inzichtelijk te maken hoe het parkeren op eigen terrein opgelost kan worden, rekening houdend met de NEN-normen omtrent parkeren. Dit heeft geresulteerd in de in bijlage 3 opgenomen studie. Deze studie moet gezien worden als een handreiking naar initiatiefnemers. Concluderend wijst deze studie onderstaand voorkeursscenario voor een inpassende parkeeroplossing uit. Uitgangspunt in dit parkeerscenario is wel, dat de ingreep binnen de (hoofd)structuur van de gevel blijft en dat het uiterlijk passend is bij de industriële uitstraling. Deze interne parkeeroplossing levert ca. 21 parkeerplekken op. De randvoorwaardelijke verkeersafwikkeling in de openbare ruimte aan de oostzijde van de wal wordt uitgevoerd door de gemeente.



Voorkeursuitwerking van parkeeroplossing op eigen terrein

Om de realiteitszin te toetsen is de vrijgespeelde parkeergelegenheid (21 stuks) in de Biesboschhal tegen de parkeerbehoefte van ontwikkelscenario's zoals omschreven in hoofdstuk 5 aangehouden. Voor de scenario's "Historische verwondering" en "Sporten op de Stadswerven" lijkt dit aantal afdoende, voor het scenario "Ondernemen in de Biesboschhal" is 21 parkeerplekken – in de huidige opzet – net niet afdoende.¹

6.2.2. Consequentie voorgestelde parkeeroplossing

De hierboven genoemde parkeeroplossing heeft als gevolg dat er ca. 795 m² BVO minder ingezet kan worden ten behoeve van een nieuw beoogd programma. Tevens betekent dit dat er geïnvesteerd zal moeten worden in een geluids- en branddichte scheidingsmuur tussen het parkeer- en programmadeel van de hal. Tegelijkertijd is het niet noodzakelijk om het parkeerdeel van de hal te verduurzamen en zijn de transformatiekosten relatief laag.

De gemeente is zich ervan bewust dat dit van invloed op de financiële haalbaarheid van het geheel, zie hoofdstuk 6.3.

6.2.3. Mogelijkheid tot verbreding parkeeroplossing

Binnen het huidige beleidskader is het niet mogelijk om vooraf af te wijken van de geldende parkeernormen. De nieuwe eigenaar dient, afhankelijk van het definitieve plan, een mobiliteitsplan op te stellen met een gedegen onderbouwing. Bij de verkoop van de hal wordt daarom rekening gehouden met parkeren op eigen terrein, waarbij de gemeente erkent dat deze beperking financiële implicaties heeft voor de vraagprijs. Na gunning heeft de nieuwe eigenaar de mogelijkheid om middels een gedegen mobiliteitsplan bij de gemeente een voorstel in te dienen om de hal geheel of gedeeltelijk vrij te maken voor het beoogde programma. Ook gezien de kwalitatieve

¹ In de berekeningen is geen rekening gehouden met mogelijke reductiefactoren op de parkeernormen. Bijvoorbeeld het aanvullen van de parkeermogelijkheden voor personeel met abonnementen voor de parkeergarage op het Energieplein.

beperkingen die volgen als consequentie van het inpandig parkeren heeft de gemeente een positieve grondhouding in relatie tot alternatieve parkeeroplossingen.

Het gebruik van de nabijgelegen parkeergarage van het Energiehuis biedt een mogelijke oplossing voor zowel parkeergelegenheid als fietsmobiliteit. Door middel van abonnementen kan het gebruik hiervan worden gevalideerd en gereguleerd. De aanwezigheid van fietsenstallingen en deelfietsfaciliteiten in deze garage creëert een hub voor natransport, wat bijdraagt aan een duurzame mobiliteitsoplossing. Deze aanpak verdient de voorkeur omdat het niet alleen de verkeersdruk in de directe omgeving vermindert, maar ook de monumentale waarde van het pand respecteert en de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving waarborgt.

6.2.4. Onderbouwing marktbenadering met inpandige parkeeroplossing

Voor dit marktbenaderingsproces is besloten de parkeeroplossing te integreren in de uitvraag, in plaats van dit als apart toetsingselement te hanteren. Deze aanpak biedt een meer transparante methode om indieningen met elkaar te vergelijken, aangezien mobiliteitsplannen in deze fase van het proces nog niet adequaat beoordeeld kunnen worden.

Daarnaast zou het onredelijk zijn om in dit stadium al concrete mobiliteitsvisies te eisen van geïnteresseerde partijen. Deze benadering stelt marktpartijen in staat om binnen het bestaande beoordelingskader de haalbaarheid van hun plannen aan te tonen, waarbij de parkeeropgave een financiële en ruimtelijke beperking vormt. De gemeente erkent dit en houdt hier dan ook rekening mee in de uitvraag.

Deze werkwijze laat wel ruimte voor de toekomstige eigenaar om, met gedegen onderbouwing in de vorm van een mobiliteitsvisie, een parkeeroplossing buiten de hal te realiseren.

6.3. Prijs

De Gemeente Dordrecht is eigenaar van de Biesboschhal en is voornemens de hal d.m.v. een Openbare Selectieprocedure aan één partij te verkopen. Er is geen financiële bijdrage van de gemeente voorzien. De uiteindelijke ondernemer is zelf verantwoordelijk voor het slagen van het businessplan. Dit betekent dat er bij inschrijving sprake moet zijn van een sluitende businesscase. Uiteraard mogen daar onzekerheden in zitten, maar het primair doel van de marktbenadering is de langjarige duurzame instandhouding van de Biesboschhal middels exploitatie en zonder directe (financiële) inmenging van de gemeente.

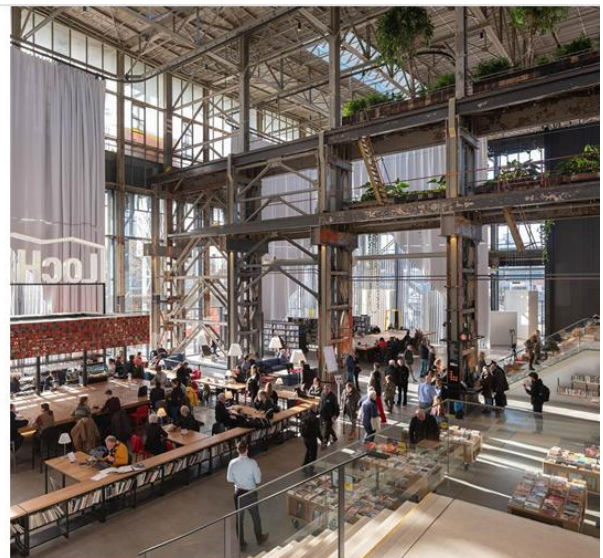
In augustus 2024 is de Biesboschhal ten behoeve van dit marktbenaderingsproces getaxeerd. Tegelijkertijd is de gemeente Dordrecht zich bewust van de financiële gevolgen die de eerdergenoemde parkeeropgave met zich brengt in relatie tot de financiële haalbaarheid van het geheel. Ook erkent zij de restauratieopgave die er voor de Biesboschhal aanwezig is, alsook extra financiële druk die de sanering van Chroom6 hierop legt. Om dit beter inzichtelijk te maken is in november 2024 een kostenraming ten behoeve van de casco restauratie van het pand opgesteld, in februari 2025 is deze geactualiseerd rekening houdend met de aanwezigheid van Chroom6.

In het vervolg is de waarde van de Biesboschhal residueel berekend op basis van de scenario's die er nu liggen voor het gebouw. Dit zijn de drie scenario's zoals in hoofdstuk 5 omschreven. Deze residuele waarde is bepaald voor elk van de drie scenario's, en vormt, tezamen met de getaxeerde waarde de bandbreedte waarbinnen de gemeente overeenstemming kan vinden over de verkoopprijs. Er wordt geen vraagprijs gehanteerd. Bij de selectie zal er een afweging gemaakt worden tussen prijs en kwaliteit, op basis waarvan gegund wordt.

6.4. Vervolg

De zoektocht naar een nieuwe ondernemer, of een consortium van ondernemers, wordt uiteindelijk vormgegeven door een openbare aanbesteding die de vorm krijgt van een getrapte selectieprocedure. Deze selectieprocedure kent twee fase; een selectiefase en een gunningsfase. Partijen kunnen in het voorjaar van 2025 inschrijven. Op basis van een globale planvisie én een beoordeling van het team (ervaring) wordt een eerste selectie gemaakt (selectiefase). Drie tot maximaal vijf partijen worden hieruit geselecteerd om vervolgens een definitief plan in te dienen. In deze tweede fase zal er in grote mate geselecteerd worden op kwaliteit en prijs (gunningsprocedure).

De Nota van Uitgangspunten legt de basis voor de gehele selectieprocedure. De ambitie, visie en kaders worden verder geoperationaliseerd in een selectieleidraad en gunningsleidraad. Deze documenten vormen de basis voor de uitvraag naar de markt en de beoordeling van diens plannen.



7. Tot slot

Een duurzame toekomst voor de Biesboschhal vraagt om een eigentijdse herbestemming. De gemeente Dordrecht legt geen concrete ontwikkelingsconcepten op aan de markt. Initiatiefnemers zijn zelf het beste in staat een succesvolle invulling te bedenken en te realiseren.

Voor het behoud en de herontwikkeling van de Biesboschhal zijn ter inspiratie in deze Nota van Uitgangspunten een aantal mogelijke scenario's uiteengezet. Om het kader voor de herontwikkeling compleet te maken zijn in deze Nota van Uitgangspunten een beperkt aantal uitgangspunten en ambities uiteengezet waar de toekomstige ondernemer - naast wetgeving en beleid – op in dient te spelen. Deze uitgangspunten en ambities worden uiteindelijk geborgd in een selectie- en gunningsleidraad die de basis vormen van de marktbenadering.

Er ligt een kans om de Biesboschhal een onderscheidende en eigentijdse invulling te geven die inspeelt op de beschreven scenario's van hoofdstuk 5.

Hiermee heeft deze speciale locatie de potentie te worden getransformeerd tot een Baken voor de Stadswerven, en wellicht wel een extra Landmark voor Dordrecht. Een plek die aantrekkelijk en toegankelijk is voor een groter publiek. Een plek die in een nieuwbouw woonwijk een verademende uitzondering biedt, één die bijdraagt aan de leefbaarheid van de wijk en daarom gekoesterd moet worden.

De juiste ondernemer weet een concept op te zetten waarin de gerestaureerde en getransformeerde Biesboschhal een podium biedt aan een mix van maatschappelijke en meer rendabele functies die leiden tot een duurzaam sluitende businesscase. Dit vergt creativiteit en bewustzijn.

8. Bijlagen

1. Bouwtechnische inspectie & kostenraming voor de restauratiekosten van het casco
2. Gelopen proces om te komen tot scenario's
3. Bijlage 3; chroom6 inspectie rapport
- 4.

Bijlage 1 - Bouwtechnische inspectie & kostenraming voor de restauratiekosten van het casco

Bijlage 2 – Gelopen proces om te komen tot scenario's

