

Maasterras Dordrecht

Rapportage onafhankelijk adviseur



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

ProRail



Hendrik-Ido-Ambacht



**Port of
Rotterdam**



Rijkswaterstaat
Ministerie van Verkeer en Waterstaat



provincie
Zuid-Holland



Inhoud

1. Aanleiding
2. Onafhankelijk adviseur
3. Activiteiten en bevindingen fase 1
4. 3 rondes werkateliers
5. Conclusies en advies
6. Doorkijk

Waarom een onafhankelijk adviseur?

- Dordrecht wil van verrommelde stadsentree een omvangrijke nieuwe woonwijk maken.
- Het rijk subsidieert de ambitie substantieel (€ 51 miljoen).
- Dordrecht werkt aan ingrijpend masterplan en bestemmingsplan.
- Gemeente maakt zich zorgen over medewerking publieke partijen en stuurt hierover 18-11-2023 brief aan BZK en I&W.
- Dordrecht publiceert eind 2023 het ontwerpbestemmingsplan.
- Publieke partijen (RWS, ProRail, HBR, Zijndrecht, H-I-Ambacht, Provincie) dienen stevige zienswijzen in.
- Overleg over de brief leidt tot:
 - Het benoemen van een onafhankelijk adviseur
 - Het inrichten van een overlegverband op hoog ambtelijk (directeuren)niveau met de gemeente, BZK, IenW, RWS en ProRail.
- Bas Kurvers wordt onafhankelijk adviseur
- Frans van Deursen wordt secretaris



Opdracht onafhankelijk adviseur

Doel

- *Perspectief bieden op hoe vanuit een integrale benadering van de vraagstukken, processen en de verschillende belangen de gebiedsontwikkeling Maasterras zo goed mogelijk verder kan worden gebracht.*
- *Als vertrekpunten dienen daarbij eerder gemaakte afspraken tussen Dordrecht, IenW en BZK over het Maasterras, het ontwerp bestemmingsplan, de door publieke partijen ingediende zienswijzen en de verantwoordelijkheden van de verschillende partijen.*

Beoogde resultaten (uit opdrachtbrief)

Fase 1: beoogde activiteiten en resultaten voor de zomer van 2024

- Het inrichten en aansturen van een overlegverband op hoogambtelijk (directeuren)niveau met de gemeente, BZK, IenW, RWS en ProRail met een adviesfunctie richting de bestuurlijke tafels.
- Het in kaart brengen van de feiten rondom verschillende trajecten, planningen, procedures en het inventariseren van belangen en wederzijdse afhankelijkheden.
- Het waar mogelijk al schetsen van eerste bevindingen aangaande mogelijkheden, onmogelijkheden en oplossingsrichtingen.
- Het uitbrengen van een advies over fase 2 aangaande mogelijkheden, onmogelijkheden en oplossingsrichtingen.

Fase 2: beoogde activiteiten en resultaten na de zomer tot november 2024

- Het geven van een vervolg aan de voor de zomer op basis van het advies uitgezette bestuurlijke lijn van voor de zomer
- Voorbereiden en maken van een advies voor het directeurenoverleg dat als voorportaal fungeert voor het BO MIRT inzake te maken keuzen.

Directeurenoverleg mei: activiteiten en bevindingen fase 1

Inlezen en kennismaken met alle publieke partijen en enkele private bedrijven uit het havengebied leert:

- Er is heel veel werk verzet door Dordrecht (Ontwikkelvisie, OER, Masterplan, BP) om woningbouw mogelijk te maken.
- Echter, planontwikkeling is geen onderdeel geweest van een integrale stedelijke ontwikkeling. Relaties met de omgeving (stad, haven, regio) en het evenwicht met belangen van andere partijen ontbreekt.
- Ontwerp-BP is daardoor plan met meeste woningen en best mogelijke woonkwaliteit, maar zal door ingediende zienswijzen leiden tot forse vertraging of een volledige blokkade.
- De zienswijzen gericht op het volledig handhaven van de infrastructuur honoreren zouden leiden tot een plan met weinig woningen en matige woonkwaliteit.
- Door de zienswijzen te zien als een wensen-/eisenlijst in combi met de ambities van de gemeente lijkt een ambitieus plan goed denkbaar.
- Belangrijkste pijnpunten zijn: afsluiten stadsbrug voor gemotoriseerd verkeer, wegbestemmen sporen op emplacement (stamlijn, infrasporen, NS-spoor) en gebrek aan communicatie.
- Alle partijen zijn bereid tot meewerken aan integrale oplossingen.

Voorstel aanpak:

- Alleen richten op stamlijn, stadsbrug en emplacement. De overige zaken zijn geen onderdeel scope onafhankelijk adviseur.
- Organiseren werkateliers over stadsbrug en emplacement met deelnemers van de betrokken partijen.
- Verkennen planeconomie samen met Dordrecht.

1^e ronde werkateliers

Rangeerterrein

- Handhaaf NS-spoor, want nodig voor functioneren reizigersvervoer rond Dordrecht CS (6 x p/d).
- Handhaaf stamlijn, want een haven zonder spoorverbinding is ondenkbaar. Reële alternatieven voor route stamlijn ontbreken.
- Biedt zoveel mogelijk ruimte op rangeerterrein tbv planontwikkeling Maasterras door verschuiven stamlijn en verplaatsen infrasporen.
- Verken met deze uitgangspunten gevolgen voor plan Maasterras

Analyse financiën

- Planexploitatie kent een fors negatief saldo.
- Kosten verplaatsen infrasporen en verschuiven stamlijn binnen plangebied nog ongedekt.
- Evt. nieuwe aanlanding nog niet (volledig) gedekt.
- Probeer subsidiegeld in het gebied te houden.
- Breng uitgaven en inkomsten qua tijd dichterbij elkaar.
- Overweeg fondsvorming.

Stadsbrug

- Dordrecht is centrumgemeente en moet daarom goed bereikbaar zijn.
- Neem 30km-50km-30km voor gemotoriseerd verkeer op de stadsbrug als uitgangspunt voor de plannen.
- Wel of niet vrachtverkeer over de brug is punt voor nader onderzoek.
- Zou een nieuwe aanlanding niet een betere prijsverhouding kennen en meer ruimte bieden voor woningbouw?
- Verken de opties voor de aanlanding (hairpin, huidig, vierkant) t.a.v. impact op plan, geluid, verkeer, OV, duurzaamheid, fasering en financiën.

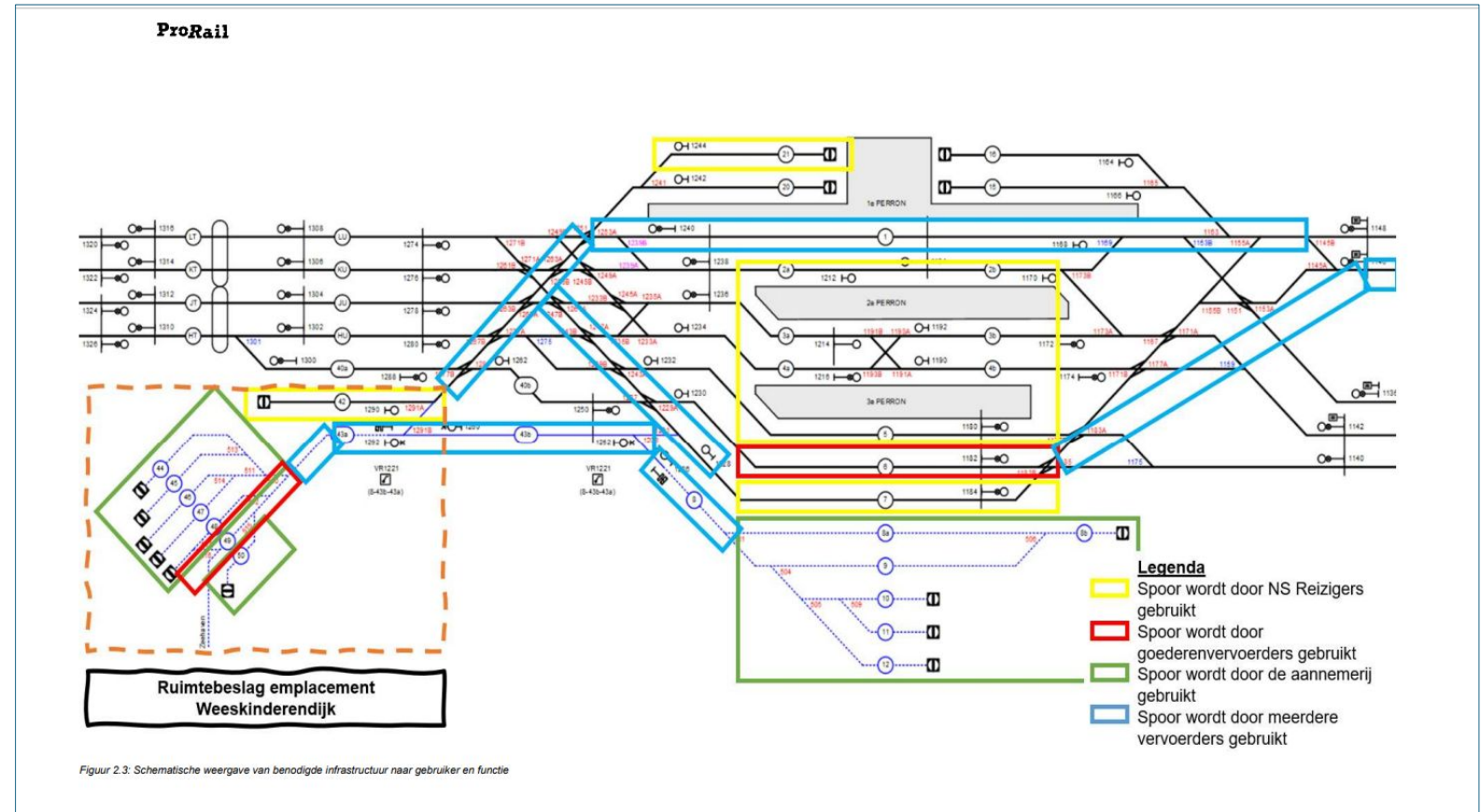
Bestuurlijk overleg juli

Besluiten:

- In een gezamenlijk ontwerpend onderzoek worden de varianten voor aanlanding en sporen in beeld gebracht.
- Ter ondersteuning wordt Witteveen en Bos en deels Antea ingeschakeld.
- ProRail krijgt opdracht om de spooraanleggenheden nader te onderzoeken.
- Het bestuurlijk overleg wordt uitgebreid met de HID Zuid-Holland-zuid en de regiodirecteur van ProRail en de gedeputeerden van de Provincie Zuid-Holland.
- De uitgangspunten die gehanteerd worden voor het ontwerpend onderzoek zijn:
 - a. De stamlijn blijft over het Maasterras lopen, maar wordt mogelijk op het emplacement beter ingepast om ruimte te creëren.
 - b. Onderzocht wordt of de infrasporen kunnen worden verplaatst waardoor, tezamen met het verschuiven van de stamlijn, er voor de ontwikkeling van het Maasterras meer ruimte beschikbaar komt.
 - c. De voor- en nadelen van verplaatsing van het NS-spoor naar Dordrecht Centraal worden in beeld gebracht.
 - d. Het verkeer op de stadsbrug blijft. De snelheid zal 30km op de aanlandingen zijn en 50km op de brug zelf. De effecten van het vrachtverkeer worden onderzocht.
 - e. De huidige aanlanding kan worden gerenoveerd, maar een nieuwe biedt een betere prijs/kwaliteitverhouding, meer ruimte voor woningbouw en voorkomt ingrijpend onderhoud in een woongebied.

2^e ronde werkateliers: emplacement

- Het emplacement (gestippeld kader) kent nu 3 functies:
 1. Een door de NS gebruikt spoor (geel)
 2. Een aantal sporen tbv de infragroep (groen)
 3. De stamlijn met een omloopspoor naar de haven (rood).
- Totale verplaatsing is een te dure en te veel tijd vergende oplossing (zie Quick Scan).
- Onderzocht zijn deeloplossingen om zoveel mogelijk ruimte te bieden voor de ontwikkeling van het Maasterras.



2^e ronde werkateliers: NS-spoor

NS-spoor

- Door Witteveen en Bos/Logitech is verkend of het NS-spoor kan worden verplaatst naar Dordrecht CS.
- **Conclusie op basis professioneel judgment:**

Niet doen, want:

- Verstoort carrousel van de reizigerstreinen (schoonmaken, verlengen, inkorten, tijdelijk parkeren)
- Beperkt capaciteit van doorgaande sporen door noodzakelijke zaagbewegingen
- Vergroot de onveiligheid op het complex door de noodzakelijke zaagbewegingen
- Is een dure operatie vanwege aanpassingen aan spoorsysteem
- Geeft een beperkte ruimtewinst (ca. 2000 m²)

2^e ronde werkateliers: infrasporen

- Op dit moment liggen er 6 sporen met een totale lengte van ca. 800 m1.
- Hier maken de leden van de Infragroep (spooraanneemers, onderhoudsbedrijven) gebruik van.
- Gezocht naar alternatieve locaties op basis van programma van eisen.
- Door Witteveen en Bos/Logitech zijn 14 locaties in het havengebied verkend.

Conclusies op basis professioneel judgment:

1. In de openbare ruimte van het havengebied is voor een enkel spoor ruimte te vinden, maar sprokkelen van locaties is inefficiënt en onveilig.
2. Alleen op terreinen van private bedrijven is voldoende ruimte te vinden, maar dat verstoort de bedrijfsvoering van die bedrijven of maakt verplaatsen noodzakelijk. Wat weer tijdrovende onderhandelingen zal vragen.
3. Geschikte locaties buiten het havengebied (bijv. Lage Zwaluwe) stuiten op stevige weerstand ProRail en aanneemers vanwege capaciteitsbeperking doorgaande sporen en te grote afstand van werkplaatsen.
4. Gebruik van sporen bij CS verstoort aanpak Knoop Dordrecht in kader MIRT Oude Lijn, maar biedt mogelijk een kans. Dit vraagt een besluit van Dordrecht.
5. Combinatie van 2 en 4 is een gekunstelde oplossing, maar kan wel verkend worden (= besluit Dordrecht).

2^e ronde werkateliers: stamlijn

Stamlijn

- Een zeehaven zonder stamlijn is onwenselijk want een haven moet, ook vanwege duurzaamheid, multimodaal bereikbaar zijn.
- Op dit moment maken 4 bedrijven (2 spooraannemers en 2 logistieke dienstverleners) gebruik van de stamlijn (gemiddeld 3 x p/d). Het gebruik zal groeien tot maximaal 6 p/d o.i.v. wensen duurzaamheid bij klanten.
- Door Witteveen en Bos/Logitech is verkend of de stamlijn op het emplacement kan worden opgeschoven.
- Als de infrasporen kunnen worden verplaatst kan de stamlijn opschuiven.
- Het optimaal verschuiven van de stamlijn vergt het verplaatsen van de pilaren van de aanlanding en een beveiligde oversteek van de Dokweg. De ruimtewinst is dan 8400 m².
- Zou de stamlijn worden verschoven met handhaven van de huidige pilaren dan is de ruimtewinst 7400 m².

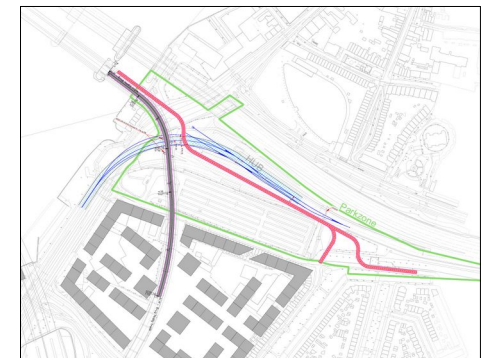
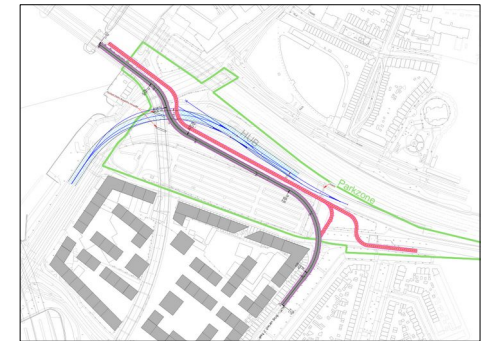
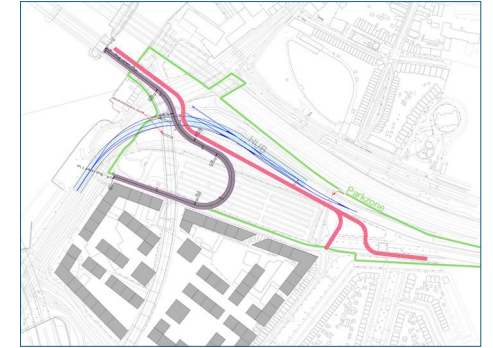
Samenvatting 2^e ronde werkateliers spoorzaken

Conclusies

- Het NS-spoor blijft.
- De stamlijn met omloopspoor blijft (maar kan opgeschoven worden),
- De infrasporen blijven of worden elders gecompenseerd.
- het verplaatsen van de infrasporen en het opschuiven van de stamlijn zou mits de pilaren worden verschoven (d.w.z. een nieuwe aanlanding) maximaal 8.400 m² vrijspelen op het emplacement.
- Verplaatsen zou ongeveer 5 jaar vragen.

2^e ronde werkateliers: aanlanding

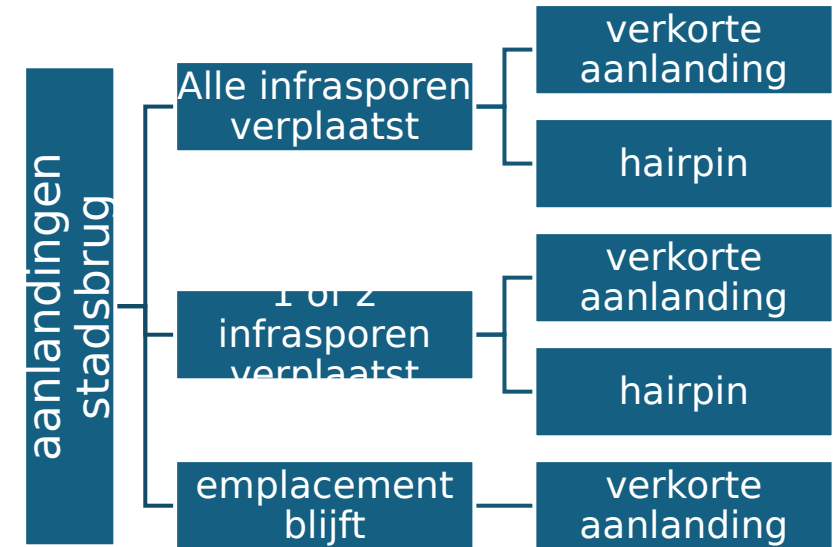
- De aanlanding kan na een opknapbeurt tenminste 30 jaar mee. En bij goed onderhoud mogelijk langer.
- Handhaven huidige aanlanding kost ca. 500 woningen.
- Een nieuwe aanlanding geeft mogelijkheden voor optimalisatie (prijs/kwaliteit, functionaliteit, ruimtelijke inpassing, combi met stamlijn, vermijden in de toekomst vernieuwen in bewoond gebied).
- **Professioneel judgment: nu kans benutten voor nieuwe aanlanding.**
- RWS hanteert de volgende planning: 2024: beslismoment 2 is gereed, 2025: opstellen contract (medio maart definitieve planning gereed hebben), 2026 aanbesteden en gunnen, 2027 aannemer start uitwerken en voorbereiden, 2028 - 2030/2031 realisatie.
- Een nieuwe aanlanding moet aan de volgende eisen voldoen:
 - a) Geschikt voor gemotoriseerd verkeer over de brug, op de aanlandingen met 30km en op de brug zelf met 50km.
 - b) Op de aanlanding komen drie rijbanen (1 voor het OV).
 - c) Geschikt voor bus (dan kan er ook vrachtverkeer over).
 - d) De F16 moet een verbinding hebben over de brug en na het bruggenhoofd rechtdoor naar het station gaan.
- Er zijn theoretisch meerdere ruimtelijke varianten denkbaar (een hairpin, een vierkant, een ingekorte huidige en handhaven van de huidige (zie voorbeelden). Van deze 4 vallen handhaven huidige (verlies aan woningen) en vierkant (geluidbelasting ook bij Krispijn) af en resteren dus de ingekorte en de hairpin.



2^e ronde werkateliers: integratie emplacement en aanlanding

Het samenvoegen van de onderzoeksresultaten naar de sporen op het emplacement en de aanlanding leidt tot drie opties voor het ontwikkelen van het Maasterras:

1. Het emplacement wordt deels vrijgemaakt door alle infrasporen te verplaatsen, waardoor een keuze uit de 2 varianten voor de aanlanding mogelijk is.
2. Het emplacement wordt beperkt vrijgemaakt door 1 of 2 infrasporen te verplaatsen, waardoor een keuze uit de 2 varianten voor de aanlanding mogelijk is.
3. Het emplacement wordt niet vrijgemaakt waardoor er gekozen wordt voor een nieuwe ingekorte aanlanding op huidige plek.



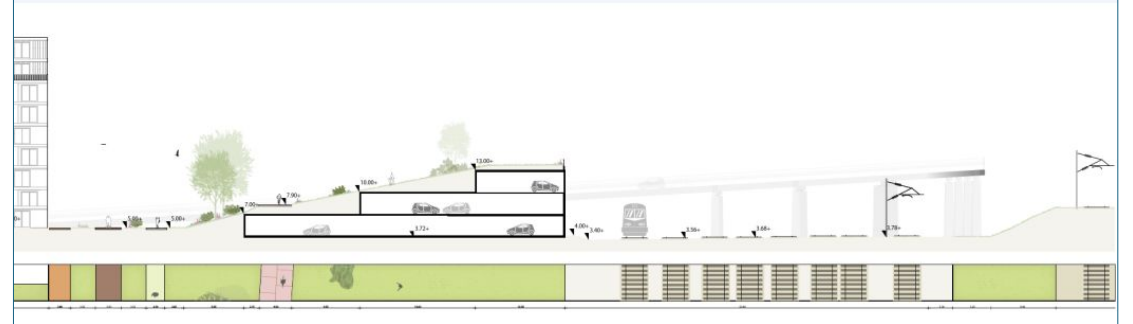
Directeurenoverleg: augustus

- Maak een stedenbouwkundige uitwerking van de overgebleven varianten binnen bandbreedtes, uitgangspunten en ruimtelijke mogelijkheden met op verzoek Dordrecht ook verkennen van de hairpin met behoud spoor.
- Zorg voor snelle realisatie woningbouw.
- Breng planning RWS (renovatie brug) in relatie tot de wensen t.a.v. stamlijn en infrasporen in beeld.
- Maak globale kostenramingen.
- Verzoek te adviseren op een voorkeursvariant.
- Verken de situatie rond de reeds toegekende subsidies.

3^e ronde werkateliers: ingekorte aanlanding



5. Doorsnede variant 1 - parkeerhub met dakpark



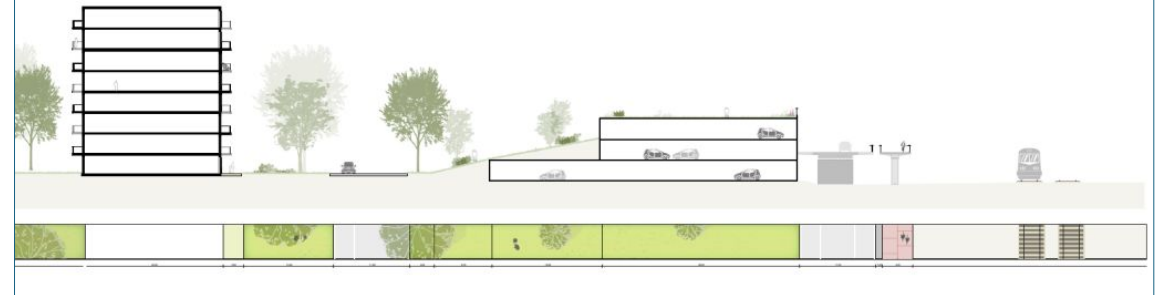
5. Doorsnede variant 1 - stadsstraat



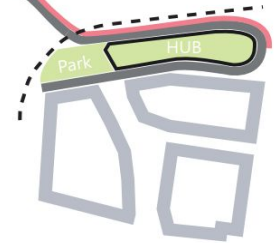
3^e ronde werkateliers: hairpin met alle infrasporen voor spooraannemers verplaatst + stamlijn opgeschoven



5. Doorsnede variant 2 - parkeerhub met dakpark tussen stadsstraat

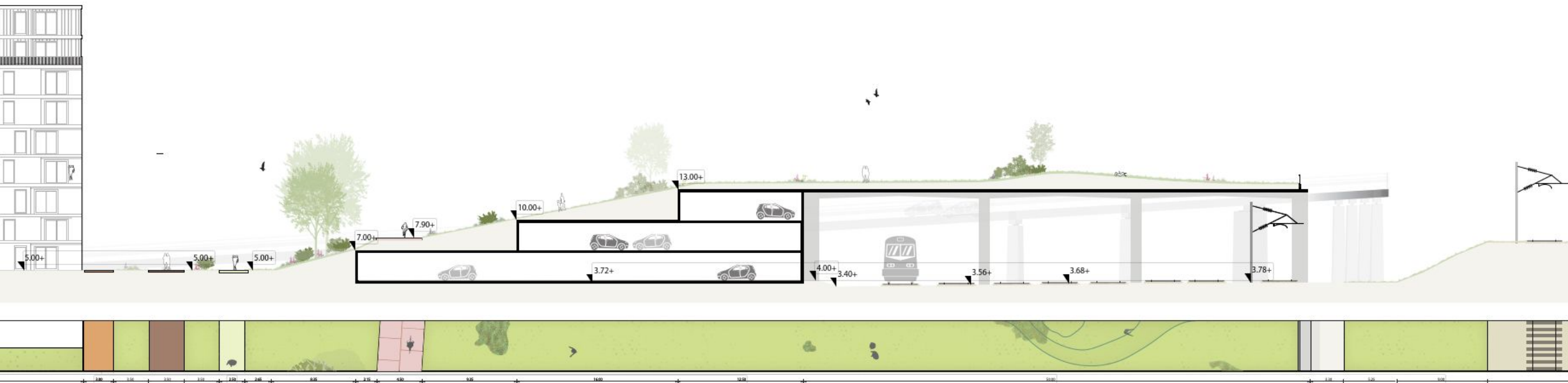


Zonder verplaatsing wordt park smaller en of schi stadstraat meer in het woongebied.



3^e ronde werkateliers: zoeken naar verbeterkansen 1

- Overkappen bestaande sporen bij variant rechtdoor
- Bestaande sporen behouden, en wellicht deels vernieuwen (extra opstelruimte)
- Oppervlakte dakpark neemt significant toe ca. 7.500 m²
- Niet kansrijk voor hairpin, verleggen spoor: daktuin moet hoger komen te liggen vanwege benodigde hoogte voor aanbrug die dan ook overkapt moet worden

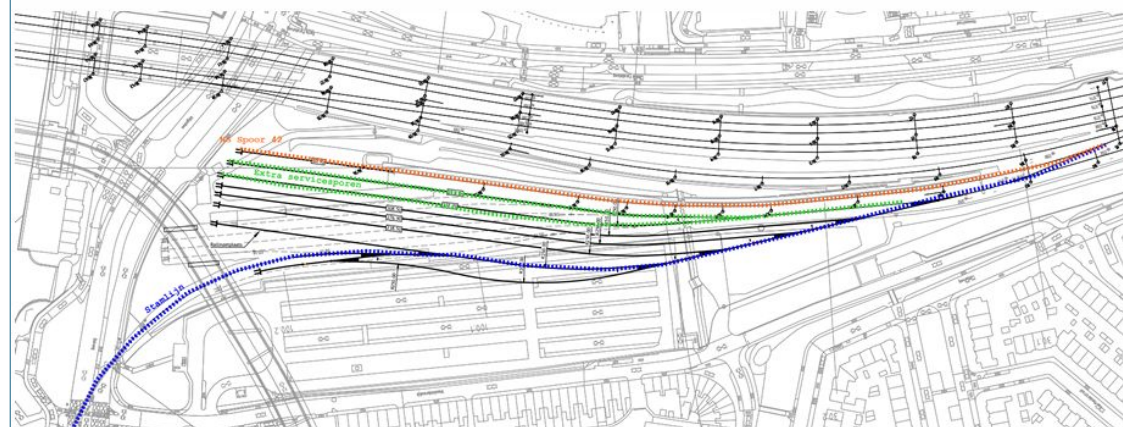


3^e ronde werkateliers: zoeken naar verbeterkansen

2

- Als emplacement blijft, is dan een betere benutting mogelijk?
- Verkenning Logitech leidt tot de mogelijkheid om 2 geëlektrificeerde sporen toe te voegen (zie prent).
- Deze extra sporen voorzien mogelijk in een behoefte aan opstelsporen voor reizigerstreinen (citysprinter), maar de behoefte is afhankelijk van uitkomsten MIRT (6, 8 of 12 treinen per uur).

Kans: extra sporen emplacement



Van boven naar beneden

	Nu	Straks
NS-spoor	304 m	380 m
Servicesporen (2 stuks)	0 m	470 m
Infraspooren	810 m	820 m
Stamlijn met railinzetplaats en omloopspoor		

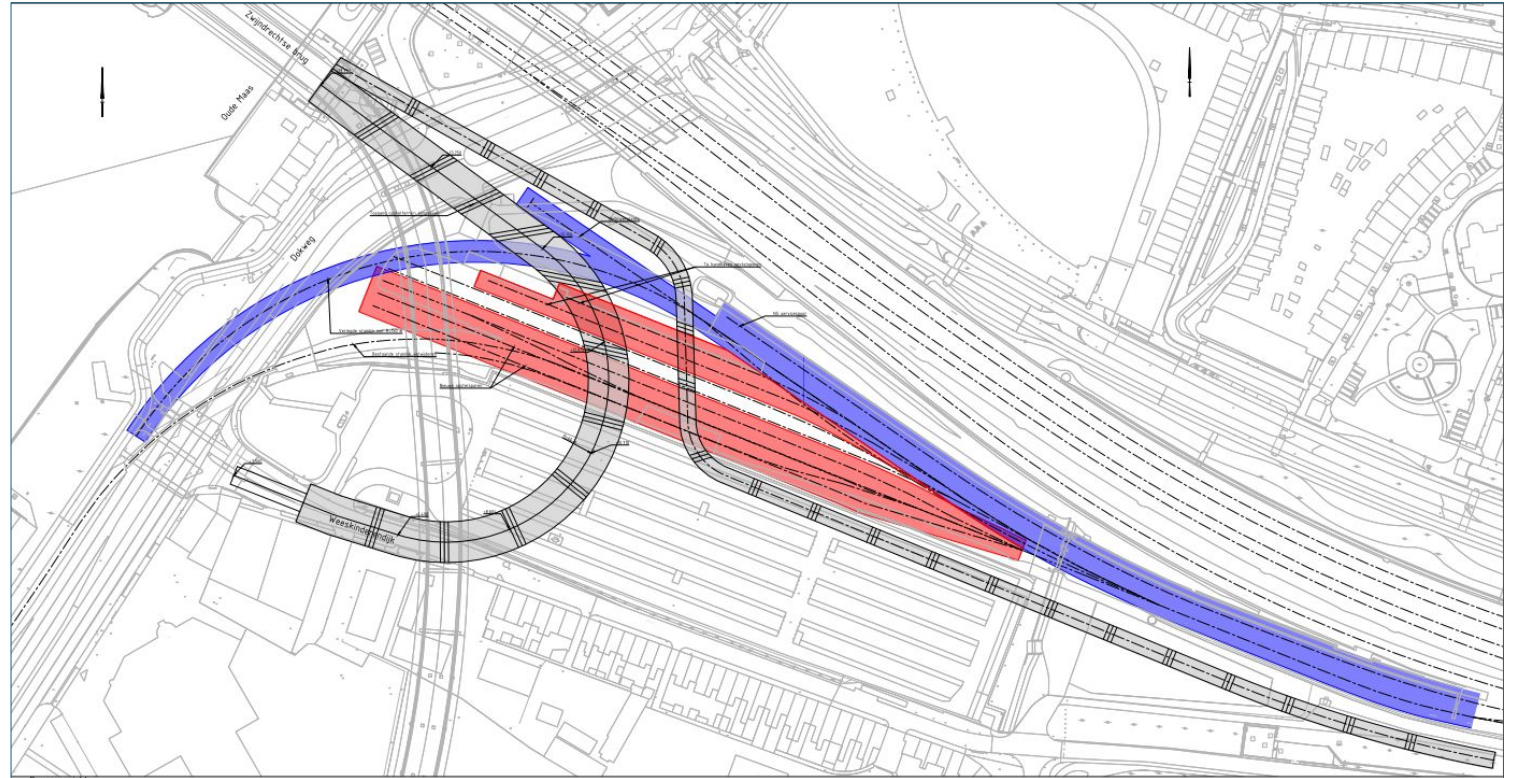
Dordrecht kondigt eigen onderzoek samen met Arcadis naar hairpin aan.

Directeurenoverleg: oktober

- Afwachten uitkomst studie Arcadis naar hairpin met beperkt verplaatsen infrasporen.
- Eerste toets van vernieuwd emplacement op nut en noodzaak, effecten op carrousel en logistiek (doorkruizen wisselcomplex bij CS).
- Intern nagaan bij RWS of verkorte aanlanding past in scope renovatie stadsbrug.
- In beeld brengen effecten varianten.

Studie Arcadis i.o.v. Dordrecht

- Betreft ingekorte hairpin
- Vraagt om verschuiven van de stamlijn vanwege plaatsing pilaren.
- Infrasporen worden in fasen verplaatst.
- Verkeersvraagstuk op Dokweg (3 drukke kruisingen bij elkaar).



Verbeterkansen emplacement en planning RWS

Verbeterkans overkappen en beter benutten emplacement

- ProRail opteert om financiële en logistieke redenen niet voor 2 extra opstelsporen. De optie, alle infrasporen naar de haven en de vrijgekomen ruimte benutten voor meer opstelsporen, acht men interessanter.
- ProRail denkt dat een reconstructie hoge kosten met zich meebrengt.
- Bij een overkapping ziet ProRail vraagstukken t.a.v. beheer, sociale veiligheid en arbeidsomstandigheden. Daarnaast vraagt ProRail zich af wat de effecten zijn voor de capaciteit en de functionaliteit.
- Ook hier is de inschatting dat dit hoge kosten met zich meebrengt.

Planning RWS

- Nu gericht op renovatie
- RWS hanteert de volgende planning: 2024: beslismoment 2 is gereed, 2025: opstellen contract (medio maart definitieve planning gereed hebben), 2026 aanbesteden en gunnen, 2027 aannemer start uitwerken en voorbereiden, 2028 - 2030/2031 realisatie.
- Is een nieuwe aanlanding een nieuw project (en daarmee aanzienlijk vertraagd) of is deze inpasbaar in het lopende traject?
- Als een nieuwe aanlanding niet is in te passen in de planning van RWS, is een oplossing dat Dordrecht de aanlanding als project overneemt. Dit vergt een overeenkomst met RWS over pve, eigendom, planning, organisatie en vooral ook financiën.

Bestuurlijk Overleg d.d. 11-11-2024

Aanlanding

- 1) Varianten van Arcadis vergelijkbaar maken met varianten van W+B
- 2) RWS en Dordrecht zullen de afhankelijkheden aanpassingen aanbrug formuleren zodat dit in planning uiteengezet kan worden.
- 3) Door Antea worden de effecten van de verschillende varianten op de OER nog in beeld gebracht.

Verbeterkans 2 (beter benutten emplacement)

- 4) Vanwege kans om extra opstelsporen te realiseren, deze (eventuele) mogelijkheid niet zonder goede afweging verloren laten gaan.
- 5) De MIRT-planning kan duidelijk maken welke afhankelijkheid deze heeft met de keuzes voor het emplacement.

Gebiedsontwikkeling

- 6) Dordrecht maakt inzichtelijk met welke delen van de GO al gestart kunnen worden zonder definitieve besluitvorming op aantal aspecten.
- 7) Dordrecht maakt duidelijk hoe zij het bestemmingsplan wil vormgeven en welke planning zij wil hanteren.

Financiën

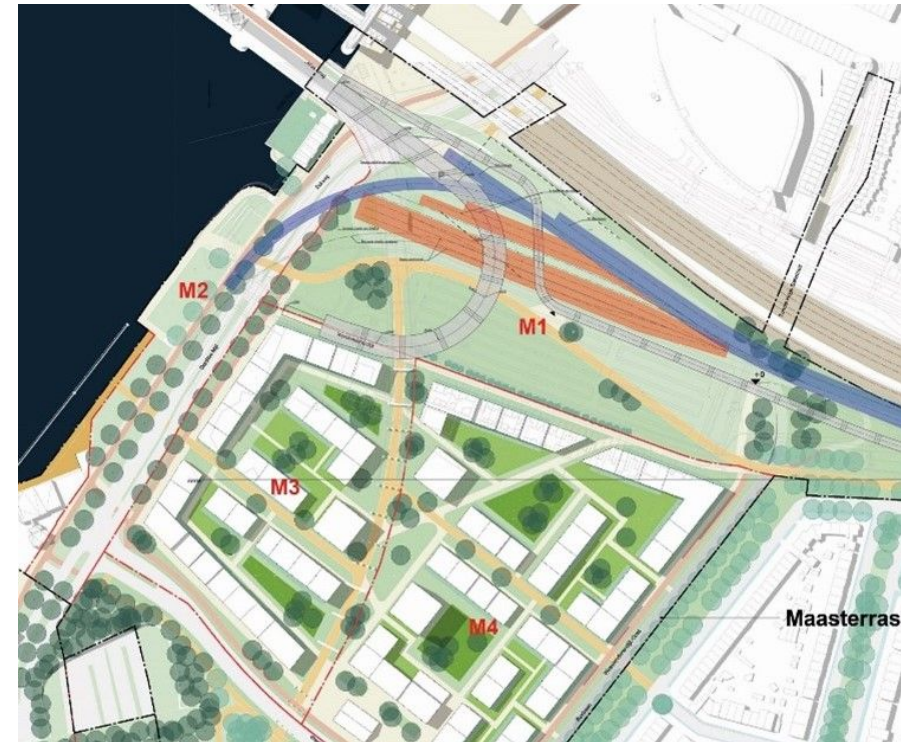
- 8) Er is behoefte aan een overzicht van de investeringen en de mogelijke dekking van de varianten.
- 9) Nader onderzocht wordt hoe invulling gegeven kan worden aan 'subsidies blijven in het gebied'.
- 10) Voor een beroep op de investeringsbudgetten uit het Regeerakkoord zal Dordrecht met een verhaal moeten komen waarin de investering per woning, maar ook de andere maatschappelijke effecten in beeld komen.

Conclusie stedenbouwkundige verkenningen: er resteren twee varianten

Ingekorte variant



Hairpin



Vergelijking twee varianten

	ingekort	hairpin
Aantal woningen	Ca. 1900	Ca. 2200
Verkeerstechnisch	Aandacht voor kruising WKD-Beneden	3 kruisingen Dokweg = teveel
Geluidsbelasting	In woongebied	Langs WKD
Maaspark	Te klein, zie verbeterkans	Te klein
HUB	850 pp	Aantal ?, twee gebouwen?
F16	Ingepast in park	Ingepast in park
Emplacement	blijft	Voor inpassen pilaren is verschuiven stamlijn en infrasporen nodig
Verbeterkansen	Dakpark over emplacement Emplacement beter benutten	Emplacement beter benutten
Financiën nieuwe aanlanding	Subsidie + cofinanciering	Subsidie en cofinanciering, ongedekt spoorverplaatsingen, verwerven grond
Afhankelijkheden	RWS (en ProRail)	RWS en ProRail
Planning	Afhankelijk van RWS	Afhankelijk van RWS + ProRail + BP-proces
Risico's	Overzichtelijk	Door vele afhankelijkheden veel risico's

Financiën

Subsidies in het gebied houden

Bij de ministeries is er bereidheid om de subsidies (zie tabel) voor het Maasterras te behouden als deze worden aangewend in de geest waarvoor deze zijn bedoeld. ~~Vergt nader overleg en nadere afspraken.~~

Woningbouw op de korte termijn door bovenplanse infrastructuur Het inpakken van het spoor en het vormen van een buffer tussen het spoor en de woningen door een omhooglopend Maaspark (M1), tbv geluid en de externe veiligheid.	In miljoenen € € 11,3 excl. btw, 2023
Het realiseren van een mobiliteitshub/ parkeergarage onder het Maaspark,	€ 11,6 excl. btw, 2023
Het realiseren van een snelfietsroute (F16) vanaf de brug met Zwijndrecht richting het station Dordrecht centrum en de binnenstad.	€ 7,1 excl. Btw, 2023
Het creëren van een nieuwe fiets- en voetgangerstunnel onder het spoor.	€ 4,8 excl. btw, 2023
Mobiliteitspakket Oude Lijn Leiden – Dordrecht	
Realisatie geluidsschermen aan Oost- en Westzijde van rijksweg A16 ter hoogte van het Maasterras	€ 4,4 excl. btw, 2023
Verwijderen van deel bestaande Brugweg (in vlek M5) en doortrekken vrijliggende busbaan (OV) vanaf de verkeersbrug richting Station Dordrecht, parallel aan spoorbaan en de metropolitane fietsroute (F16).	€ 13,8 excl. btw 2023
Gebiedsbudget Oude Lijn Leiden – Dordrecht	€ 4.360.000
Ruimtelijke kwaliteit Maasterras doortrekken naar deel M5	
Ruimtelijke kwaliteit Maasterras versterken	
Derde tranche WBI	€ 4.080.546
Ontwikkeling Maasterras-Weeskinderendijk. 626 woningen	
Totaal	€ 51,3

Bijdrage Dordrecht

Voor alle subsidieregelingen geldt dat deze een cofinanciering kennen van vergelijkbare omvang.

Realisatiestimulans

Op de Woontop eind 2024 is aangegeven dat per gerealiseerde betaalbare woning een subsidie van gemiddeld € 7000 mogelijk is. Dit niet bovenop de eerder verkregen WBI-subsidie. Als er ca. 2000 woningen op het Maasterras worden gerealiseerd. Voor 650 woningen is WBI-subsidie verkregen. Voor de resterende 1350 woningen (mits 60% betaalbaar) is ca. € 5,6 miljoen aan

realisatiestimulans te verkrijgen.

Nieuwe budgetten

In het Regeerakkoord zijn tbv mobiliteit en woningbouw aanvullende subsidies beschikbaar gekomen. Mogelijk biedt dit kansen voor het Maasterras om de voor de integratie van woningbouw en rijksinfrastructuur noodzakelijke maatregelen deels gefinancierd te krijgen.

Standpunt rijksoverheid: december

De partijen aan rijkszijde hebben de twee varianten vergeleken.

Advies aan Dordrecht:

- Snelheid in de gebiedsontwikkeling vraagt om een variant met de minste complicaties.
- De ingekorte variant volgt het huidige tracé, loopt over rijksgrond (dus geen verwervingen van private grondeigenaren nodig), vergt geen spoorverplaatsingen maar wel vraagt technische afstemming met RWS en ProRail.
- De ingekorte variant is aanmerkelijk voordeliger dan de hairpin en is grotendeels gedekt met subsidies en cofinanciering.
- Advies aan Dordrecht/rijksstandpunt voorkeur voor en medewerking aan de ingekorte variant.

Conclusies en adviezen onafhankelijk adviseur

- Het ontwerpbestemmingsplan was op onderdelen niet realistisch.
- In 3 rondes werkateliers zijn in overleg met de betrokken publieke partijen de randvoorwaarden voor een realistische kansrijke gebiedsontwikkeling opnieuw gedefinieerd.
- Die randvoorwaarden zijn:
 - De stamlijn blijft.
 - Het NS-spoor blijft.
 - De infrasporen blijven.
 - Over de stadsbrug blijft gemotoriseerd verkeer mogelijk.
 - Er moet een nieuwe aanlanding komen met 3 rijbanen (1 voor het OV) en 30 km op de aanlandingen en 50 km op de brug zelf.
- Binnen deze randvoorwaarden biedt de ingekorte variant de meeste kans op een voorspoedige planontwikkeling (minste afhankelijkheden, grondeigendom, geen spoorverplaatsingen, maakt meeste woningen mogelijk).
- Leg deze randvoorwaarden vast in het bestemmingsplan.
- De ingekorte variant is ook financieel het meest realistisch.
- Het in het gebied houden van de toegezegde subsidies is een kans en een noodzaak.
- Verken gezamenlijk de mogelijkheden om het plan te verbeteren (dakpark, inpassing stadstraat, beter benutten emplacement, geluid A16).
- Verken gezamenlijk de mogelijkheden voor aanvullende rijkssubsidies.
- Blijf open met elkaar communiceren en stuur vooral gezamenlijk op de integrale opgaven.

Doorkijk

- Dordrecht zal een aangepast bestemmingsplan in procedure brengen (t/m mei).
- Gelijktijdig zullen gesprekken gevoerd worden met de indieners van de zienswijzen.
- RWS zal het onderzoek afronden naar het inpassen van een nieuwe aanlanding in de planning (februari)
- Bestuurlijk overleg eind februari/begin maart over de resultaten van het traject onafhankelijk adviseur.
- Inzet is te komen tot een afsprakenset waarmee gebiedsontwikkeling mogelijk is (randvoorwaarden, nieuwe aanlanding, subsidies in het gebied houden, samenwerking voor het vervolg) gevat in een samenwerkingsovereenkomst.