

Zienswijze:

Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de milieueffectrapportage van Oude Lijn project Citysprinter en Nieuwe Stations

Realisatie station bij Leerpark Dordrecht

Dordrecht 16 juni 2025

Geachte heer/mevrouw,

Al enige jaren zijn wij als bewoners betrokken bij deze planvorming. Door ons is steeds de vraag gesteld of een station Leerpark nodig is voor de vervoersbehoefte. Uw afweging tussen een station op het Leerpark of bij Amstelwijck vinden wij nog steeds niet overtuigend.

Met deze brief dienen wij, de bewoners van de Nieuweweg te Dordrecht, een zienswijze in met betrekking tot het voorgenomen initiatief om een nieuw treinstation te realiseren bij het Leerpark in Dordrecht. Hoewel we begrijpen dat verbetering van de bereikbaarheid een belangrijk doel is, bieden wij een beter alternatief en hebben we **enkele kritische vragen** en voorwaarden die we graag onder uw aandacht willen brengen, in het bijzonder omdat er op zo'n 1 kilometer afstand al een station aanwezig is.

Onderbouwing noodzaak voor een station

Is er onafhankelijk en actueel onderzoek beschikbaar dat de keuze voor een station op deze specifieke locatie onderbouwt? We zijn benieuwd naar welke factoren hierin zijn meegewogen, zoals reizigersstromen, ruimtelijke ontwikkeling, onderwijsinstellingen of economische motieven. Het zou wenselijk zijn dat dit inzichtelijk wordt gemaakt voor bewoners en andere belanghebbenden.

Met alle goede bedoelingen is ruim 15 jaar geleden de drang bij de gemeente geweest om studenten naar de stad te trekken. Het Leerpark biedt vooral ruimte voor VMBO en MBO onderwijs. Leerlingen van deze opleidingen komen vooral uit de regio (waaronder De Hoeksche Waard en De Alblasserwaard) en die bedien je niet met een spoor dat een grotere reikwijdte heeft. Het MBO-leerprogramma is gericht op praktijkonderwijs. Langlopende stages zijn een belangrijk onderdeel van deze opleiding. Dat houdt in dat zeker 1/3 van de studenten niet op de campus verblijft, dit heeft gevolgen voor het aantal reizigers. De huidige scholen zijn lagere scholen, een middelbare school en VMBO en MBO scholen, die zich richten op de stad zelf en de regio, die voornamelijk te bereiken is met de voet, fiets of bus. Daarnaast heeft Breda en Rotterdam een breder en groter aanbod aan scholen (MBO én HBO, Universiteiten) en daarmee weinig aantal leerlingen te verwachten. Tevens worden de verwachte HBO-opleidingen op het Leerpark **niet** gerealiseerd, toekomstprognoses maken dit ook zeer onzeker. (zie bijlage 1) **Kunt u aangeven of en hoe het onderwijs bij de berekening van de reizigers aantallen is meegewogen?**

Onderbouwing van verwachte reizigers aantallen. De cijfers die worden gehanteerd lijken generiek. Als er specifiek gekeken wordt naar lokale demografie

en in de toekomst verwachtte dichtheden ontstaat er een ander beeld: De afstand tot andere stations zijn zeer beperkt (1,2 km station Centraal en Zuid). Huidige reistijd tussen station Zuid (onlangs nog opgeknapt voor ca. 15 miljoen euro) en Dordt Centraal is 3 minuten. En daarmee de grootte van het verzorgingsgebied zeer klein. Ook is het hele ziekenhuisterrein beter te bereiken vanaf station Zuid. (zie bijlage 2) **Zijn in de cijfers aantoonbaar rekening gehouden met deze omstandigheden? Kunt u dit aantonen?**

Het verzorgingsgebied (in aantallen) (zie bijlage 3 en 4) van het station is zeer beperkt en zal in de toekomst ook zo blijven. Aan beide zijden van het station is nu én in de toekomst een zeer lage dichtheid woningen, een begraafplaats, hoofdgroenstructuur (singel), stedelijke ecologische structuur (SES), sportvelden, provinciale weg en een landgoed met beschermingszone (rijksmonument) te verwachten aangezien deze structuren nu en in de toekomst gewaarborgd zullen blijven en daarmee ook een zeer beperkt aantal reizigers te verwachten. **Zijn in de cijfers aantoonbaar rekening gehouden met deze lokale omstandigheden? Kunt u dit aantonen?**

Ruim 15 jaar geleden zijn de masterplannen uitgerold voor het Leerpark en ziekenhuis. Beide plannen met grote ambities, maar nu nog steeds niet geheel uitgevoerd en zelfs de ambitie voor het Leerpark is deels losgelaten en overgegaan op woningbouw ipv het aantrekken van scholen en hoge onderwijs. Woningbouw zou voor reizigers kunnen zorgen, maar de ruimte op het Leerpark is zeer beperkt. **Zijn de reizigers aantallen gebaseerd op de laatste inschattingen en ambities van het gebied? Kunt u dit aantonen?**

Op welke wijze is het verwachte aantal gebruikers van het nieuwe station bepaald? Graag ontvangen we informatie over de gehanteerde methodiek en gebruikte data. Is hierbij bijvoorbeeld rekening gehouden met bestaande reizigerspatronen, bevolkingsgroei of mobiliteitsbehoeften van studenten en werkenden in de regio? Station Zuid had slechts 924 reizigers per werkdag in 2023...

Overweging van alternatieve locaties, zoals Amstelveen

Waarom is er niet voor gekozen om een station te realiseren in de wijk Amstelveen? Een station op deze locatie zou een betere aansluiting bieden voor inwoners in het zuiden van Dordrecht, waar momenteel relatief beperkte OV-voorzieningen beschikbaar zijn. Het aantal woningen in de Wilgenwende en Amstelveen zal boven de 2000 uitkomen en dat is meer dan rondom het Leerpark. En niet te vergeten: er zijn ook nog bedrijven en het van der Valk hotel met ruim 200 kamers in Amstelveen. **Is deze optie serieus onderzocht, en zo ja, waarom is hier niet voor gekozen?**

Is er goed nagedacht over de inplanning van goederentreinen op het spoor met een extra station? Vertraging van goederentreinen geeft extra overlast i.v.m. remmen en optrekken en tevens extra risico's als er gevaarlijke stoffen worden vervoerd. **Graag zouden wij de gedachtegang willen weten omtrend risico's van goederentreinen met een extra station.**

Fijnstof

Aangezien er met een extra station veel meer geremd gaat worden, zal er ook een flinke hoeveelheid fijnstof uitgestoten worden. **Zijn er ook berekeningen van fijnstof met een extra station m.b.t. de gezondheid van de omwonenden?**

Geluidshinder

Zijn er berekeningen beschikbaar van de extra geluidshinder van een station bij ons achter?

Mogelijke locatie van het voorgestelde station en voorzieningen

Mocht er desondanks voor een station Leerpark gekozen worden dan geven de bewoners van de Nieuweweg te Dordrecht er de voorkeur aan de toegang (entree) tot de perrons zo dicht mogelijk te plaatsen bij het spoorviaduct over de Laan der Verenigde Naties.

Plaatsing van het station ter hoogte van het Aad Wepsterplein heeft grote gevolgen voor diverse woningen aan de Nieuweweg. Bij een aantal bungalows komt het perron zo ongeveer in hun smalle achtertuin. Ook de overige woningen ervaren overlast bij plaatsing van het station op deze locatie.

Om het perron aan de andere zijde van het spoor te kunnen bereiken is een tunnel onder het spoor een vereiste. Een loopbrug over het spoor wordt absoluut afgewezen. o.a. om reden van privacy. Immers, zo'n brug zou boven de bovenleiding uitkomen, waardoor men zicht zal hebben op en in de tuinen van de bewoners aan de Nieuweweg.

Parkeerdruk: mocht gekozen worden voor een extra uitgang aan de kant van de Nieuweweg verwachten wij extra parkeerdruk op de Nieuweweg. Het leerpark kent namelijk betaald parkeren en zorgt in de huidige situatie al voor een extra parkeerdruk.

Voorwaarden mocht er tot een station Leerpark besloten worden

Als er desondanks toch een station gerealiseerd gaat worden, dan vereist dit een aanpassing van het bestemmingsplan. Voor bewoners is het van groot belang dat de kaders van de actuele Milieuwetten strikt gehandhaafd worden. De bewoners wonen in een qua geluid en veiligheid zeer zwaar belast gebied en eisen dat er geen extra belasting zal ontstaan.

Geluidsoverlast: Het gebruik van een geluidsinstallatie, het remmen/optrekken van treinen en rumoer makende mensen geeft enorme overlast. Hiervoor zijn passende maatregelen een vereiste, waaronder een goede ondoorzichtige geluidswering.

Lichthinder: Verlichting van het station zodanig laten schijnen, zodat er geen hinder van is onze kant op. Eventueel verlichting ook uitschakelen als het station 's nachts dicht en afgesloten is. Vleermuizen die hier vliegen kunnen ook last hebben van verlichting en eventueel geluid.

Afsluitingsmaatregelen: Voorzieningen om eventuele overlast van hangjongeren tegen te gaan, bijvoorbeeld door het station af te sluiten als er geen treinen meer stoppen 's nachts.

Het moet ook niet mogelijk zijn om vanaf de perrons naar de kant van de Nieuweweg te gaan, zodat mensen niet makkelijk in onze achtertuinen kunnen komen. Eventueel kan dit nog mede mogelijk gemaakt worden door de sloot achter de tuinen flink te verbreden, ook ter compensatie van de sloot die gedempt gaat worden bij het spoor.

Toeloop: Een loopbrug is niet acceptabel voor ons in verband met de inkijk van onze tuinen en huizen. Bij ons is de grote wens om een tunnel onder het spoor te maken. De tunnel dient goed verlicht te worden, eventueel met cameratoezicht (in het kader van sociale veiligheid) en indien mogelijk met geluidswerende wanden.

Mocht er gekozen worden voor een station Leerpark willen wij als bewoners van de Nieuweweg in een vroeg stadium betrokken worden bij de ontwikkeling, vormgeving en het ontwerp ervan. Wij vragen uw aandacht voor het dorpse karakter van de Nieuweweg. De inpassing van een station in de omgeving vereist extra aandacht en er moeten zeker geen zichtbare contouren komen waaronder (overlastgevende) loopbruggen.

Met deze zienswijze beogen wij bij te dragen aan een zorgvuldige en transparante besluitvorming. Wij verzoeken u onze zienswijze mee te nemen in de verdere afwegingen en we horen graag hoe onze vragen en opmerkingen worden meegenomen in het vervolgproces.

Met vriendelijke groet,

Namens bewoners van de Nieuweweg, [redacted].

[redacted]

Machtigingen zijn afgegeven door Bewoners Nieuweweg Dordrecht:

[redacted]

Bijlage 4