



Knooppunt Dordrecht

Plan van aanpak t.b.v.
MIRT-Verkenning Infrastructuur en Knooppunten
Start- en analysefase

Projectnummer: BER100935 | Versie 1.0 | 01-09-2022

INHOUDSOPGAVE

1. AANLEIDING 4

1.1 WONINGBOUWAMBITIES EN ONTWIKKELVISIE SPOORZONE	5
1.2 SCHAALSPRONG OV: CAPACITEIT EN KWALITEIT NODIG	5
1.3 STARTBESLISSING MIRT-VERKENNING OUDE LIJN	5
1.4 IMPACT INFRASTRUCTUURKEUZES MIRT-VERKENNING OUDE LIJN OP KNOOPPUNT DORDRECHT	6
1.5 DOEL VAN DIT DOCUMENT	7
1.6 LEESWIJZER	7

2. DOELEN, OPGAVEN EN SCOPE 8

2.1 DOELEN	9
2.2 OPGAVEN	10
2.3 SCOPE	11

3. ALTERNATIEVEN EN MAATREGELEN 15

3.1 RELEVANTE BESLUITEN EN DOCUMENTEN	16
3.2 HOOFDKEUZES EN SAMENHANG INFRASTRUCTUUR EN KNOOPPUNT	16
3.3 LOGISCHE COMBINATIES VOOR FACILITEREN TREINDIENSTEN EN ONTSLUITEN PERRONS	21
3.4 KORTETERMIJNMAATREGELEN	24
3.5 LOW- EN NO-REGRET-MAATREGELEN	25

4. AANPAK EN PLANNING 27

4.1 AANPAK OP HOOFDLIJNEN	28
4.2 ONDERZOEKSVRAGEN	28
4.3 WERKPAKKETTEN	31
4.4 BEOORDELINGSKADER	33
4.5 PLANNING OP HOOFDLIJNEN	33

5. PROJECTBEHEERSING 36

5.1 PROJECTBEHEERSINGSASPECTEN	37
5.2 GELD	37
5.3 RISICO'S	37
5.4 ORGANISATIE (EN GOVERNANCE)	41
5.5 TIJD	45
5.6 INFORMATIE EN KWALITEIT	45

6. PARTICIPATIE EN COMMUNICATIE 46

6.1 SAMENHANG MET MIRT-VERKENNING OUDE LIJN	47
6.2 ONTWIKKELVISIE SPOORZONE	47
6.3 KNOOPPUNT DORDRECHT	47
6.4 AFSTEMMING MET ANDERE KNOOPPUNTEN	48



1. Aanleiding

1.1 Woningbouwambities en Ontwikkelvisie Spoorzone

De regio Drechtsteden heeft de ambities om 25.000 woningen te realiseren tot 2040 waarvan een groot deel een relatie heeft met de trein. De gemeente Dordrecht heeft de ambitie om 4.000 woningen in de spoorzone te realiseren. Op 23 maart 2021 heeft de gemeenteraad de Ontwikkelvisie Spoorzone Dordrecht vastgesteld. Dit visiedocument geeft ambities en eindbeelden weer voor de gemeente in 2030 en 2040.

De ontwikkelvisie is verder uitgewerkt en heeft geleid tot een Woningbouwimpuls-aanvraag om de bouw van de eerste woningen op het Maasterras te realiseren. Start bouw van de woningen in het Maasterras staat gepland in 2024 en dat is (ruim) voordat de MIRT-Verkenning Infrastructuur en Knooppunten (zie paragraaf 1.3) hierna "MIRT-Verkenning" is afgerond en bekend is welk Voorkeursalternatief door partijen is gekozen. Daarnaast loopt de gebiedsontwikkeling rondom Leerpark reeds.

Het vervoersknooppunt Dordrecht is een belangrijk in-, uit- en overstappunt voor de regio, en bedient een aaneengesloten stedelijk gebied met 300.000 inwoners. Het station vormt momenteel een barrière tussen twee wijken, aan de zuidzijde van het station wonen 80.000 mensen en in de historische binnenstad 20.000. Extra reizigers door de groei van de stad en de toename van het aantal banen in Dordrecht vragen veel van het huidige station.

1.2 Schaa sprong OV: capaciteit en kwaliteit nodig

In het gebiedsprogramma MoVe werken overheden, infranetwerk managers en vervoerders in de Zuidelijke Randstad samen aan een sterkere economie, meer kansen voor mensen, een betere leefomgeving en het versneld realiseren van de verstedelijkingsopgave. Goede bereikbaarheid van banen en woningen is daarbij onmisbaar.

Rijk en regio hebben afgesproken om 240.000 woningen tot 2040 in de Zuidelijke Randstad te realiseren, waarvan minimaal 170.000 woningen en 85.000 arbeidsplaatsen in de steden van de Verstedelijkingsalliantie in de nabijheid van de (spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht). Als gevolg van deze verstedelijking en de autonome groei van OV-gebruik neemt ook de druk op bereikbaarheid en beschikbare ruimte toe. Zowel de spoorinfrastructuur van de (na uitvoering van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)) als de bestaande stations Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht hebben onvoldoende capaciteit en kwaliteit voor de beoogde verstedelijkingsopgave en de benodigde schaa sprong in het OV.

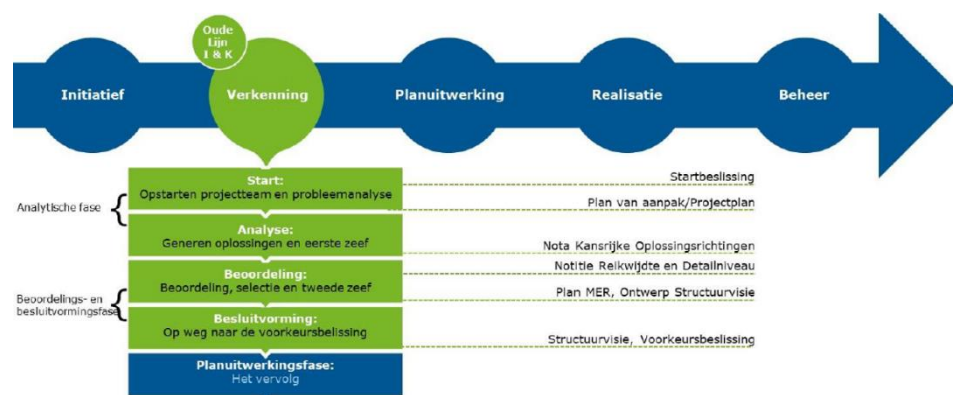
1.3 Startbeslissing MIRT-Verkenning Oude Lijn

Om te komen tot integrale afspraken over een schaa sprong in het OV in samenhang met de verstedelijkingsopgave hebben Rijk en regio een concept startbeslissing MIRT-Verkenning opgesteld. Deze concept startbeslissing beschrijft de opgaven, de doelstellingen, mogelijke oplossingsrichtingen, participatie, aanpak, raakvlakken, de te ondernemen activiteiten, planning op hoofdlijnen, beoordelingskader en de organisatie van de verkenning. De Programmaraad MoVe heeft in de zomer van 2021 akkoord gegeven op het eindconcept én het verder uitwerken van de startbeslissing tot een plan van aanpak.

Zoals beschreven in de concept startbeslissing richt de MIRT-Verkenning Oude Lijn zich op het vergroten van de capaciteit en kwaliteit van de infrastructuur van de Oude Lijn en van vier stations (waaronder Dordrecht). Ook wordt er onderzoek gedaan naar de mogelijkheden en fasering om nieuwe stations te realiseren. Station Dordrecht Leerpark is een van de mogelijke nieuwe stations die onderzocht wordt.

De MIRT-Verkenning Oude Lijn kent zes onderdelen. Binnen het onderdeel CitySprinter en Nieuwe Stations (CS&NS) wordt nagegaan hoe een bedieningsconcept met hoge frequentie (8x per uur of meer) (CitySprinter) ingepast kan worden en wordt onderzoek gedaan naar eventuele nieuwe stations. Het onderdeel CS&NS is sterke (spoor)infrastructureel ingestoken. Daarnaast zijn er vier losse onderdelen voor de vier bestaande stations, waaronder station Dordrecht. Voor elk onderdeel wordt per station onderzoek gedaan naar verschillende alternatieven. Tot slot is er een onderdeel dat gaat over wederkerigheid.

De vaststelling van de Startbeslissing is voorzien in november 2022 in het BO-MIRT. Vooruitlopend daarop heeft het Directeurenoverleg MoVe op 19 januari 2022 akkoord gegeven op het starten van de activiteiten voor de Startfase van de MIRT verkenning (zie fasen in Figuur 1.1).



Figuur 1.1: De fasen in een MIRT-Verkenning

1.4 Impact infrastructuurkeuzes MIRT-Verkenning Oude Lijn op knooppunt Dordrecht

Vooruitlopend op de formele Startbeslissing voor de MIRT-Verkenning Oude Lijn zijn de afgelopen jaren veel inhoudelijke zaken uitgewerkt. Voor het onderdeel CS&NS worden vier alternatieve bedieningsmodellen die een stapsgewijze ontwikkeling van de schaa sprong mogelijk maakt onderzocht. Deze bedieningsmodellen zijn de vier oplossingsrichtingen die worden onderzocht in de MIRT-Verkenning Oude Lijn en zijn input voor de onderdelen per knoop.

Voor het onderdeel knooppunt Dordrecht heeft een team van gemeente Dordrecht, NS, ProRail en de provincie Zuid-Holland de basis gelegd. Dat heeft geleid tot vier alternatieven (één voor elk oplossingsscenario) voor het station en haar directe omgeving. Deze alternatieven zijn opgenomen in de Startbeslissing MIRT-Verkenning Oude Lijn en worden in hoofdstuk 3 toegelicht.

Voor knooppunt Dordrecht geldt dat de ontwikkelingen binnen het deelproject CS&NS van de MIRT-Verkenning Oude Lijn direct effect hebben op de inrichting van het station. De uitwerking van het CitySprinter-concept en ontwikkelingen zoals een mogelijk extra station Leerpark zijn onlosmakelijk verbonden met knooppunt Dordrecht. Het principe dat gehanteerd wordt, is dat de keuzes voor de infrastructuur leidend zijn voor de inrichting van het station binnen het knooppunt. Voor de gebiedsontwikkeling en stationsomgeving zijn deze infrastructuurkeuzes minder dominant.

De samenwerkende partijen (gemeente Dordrecht, Provincie Zuid-Holland, NS en ProRail) erkennen dit principe. Het is echter belangrijk om de keuzes voor infrastructuur, station en gebiedsontwikkeling in samenhang te beschouwen. In dit plan van aanpak schetsen partijen daartoe de kaders.

1.5 Doel van dit document

Dit plan van aanpak vormt de leidraad voor de aanpak voor knooppunt Dordrecht, als onderdeel van de MIRT-Verkenning Oude Lijn. Dit plan van aanpak is opgesteld door de gemeente Dordrecht, NS, ProRail en de Provincie Zuid-Holland. In het plan van aanpak worden de activiteiten beschreven voor de start- en analysefase van de MIRT-Verkenning voor het onderdeel knooppunt Dordrecht. Ook wordt er een vooruitblik gegeven naar de beoordelings- en besluitvormingsfase. Voor de deze fase volgt later een specifiek Plan van Aanpak.

Het plan van aanpak wordt voorgelegd aan het DO MIRT-Verkenning Oude Lijn. Het plan wordt vervolgens aangeboden aan het DO MOVE (zie paragraaf 5.4) voor vaststelling vanuit de rol van opdrachtgever voor de MIRT-Verkenning Oude Lijn. Met vaststelling van dit plan wordt goedkeuring gegeven op de beschreven aanpak, waaronder de te onderzoeken alternatieven en de financiën.

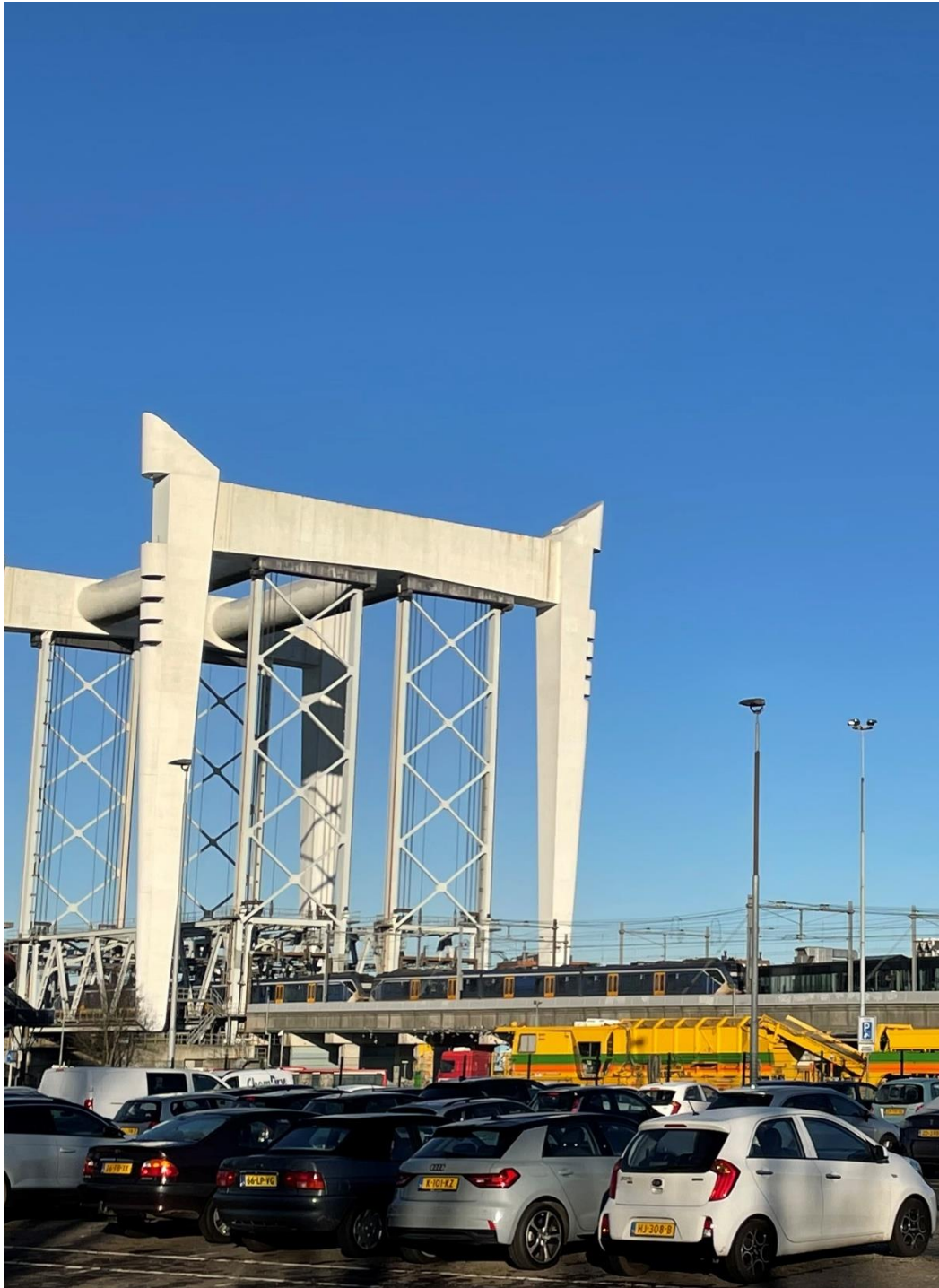
1.6 Leeswijzer

In dit plan van aanpak wordt gestart met het schetsen van de doelen, opgaven en scope in hoofdstuk 2. Bij de scope wordt onderscheid gemaakt tussen de totale scope en de scope per deelproject.

In hoofdstuk 3 staan de vier alternatieven en de maatregelen centraal. Hierin wordt beschreven welke documenten en besluiten relevant zijn voor het knooppunt Dordrecht en wat de samenhang is tussen het deelproject CS&NS en het onderdeel knooppunt Dordrecht binnen de MIRT-Verkenning Oude Lijn. Logische ontsluitingen voor de verschillende alternatieven worden geschetst, deze zijn bepaald met behulp van functioneel denken. Tot slot volgt een toelichting van de kortetermijnmaatregelen en de low- en no-regret-maatregelen.

De aanpak – geordend in logische werkpakketen – en planning zijn beschreven in hoofdstuk 4. De onderzoeksvragen en werkpakketen beschrijven de aanpak. Ook is het beoordelingskader van de MIRT-Verkenning Oude Lijn toegevoegd, met een interpretatie van het projectteam knooppunt Dordrecht.

In hoofdstuk 5 is de projectbeheersing opgenomen. Hierin is onder andere de kosteninschatting en de organisatie (inclusief governance) beschreven. Tot slot beschrijft hoofdstuk 6 de aanpak voor participatie en communicatie.



2. Doelen, opgaven en scope

2.1 Doelen

De gezamenlijke doelen van de gemeente Dordrecht, NS, ProRail en de Provincie Zuid-Holland voor knooppunt Dordrecht in deze MIRT-Verkenning gaan enerzijds over een hoogwaardig openbaar vervoer ontsluiting (schaalsprong) en anderzijds over de knoop als aanjager van de gebiedsontwikkeling.

Allereerst de **vervoersfunctie van het knooppunt**. Het knooppunt moet bijdragen aan de schaalessprong in het openbaar vervoer in de Zuidelijke Randstad. Dat betekent dat de verwachte reizigers gefaciliteerd worden en potentiële reizigers verleid worden gebruik te maken van het openbaar vervoer in plaats van de auto. Aantrekkelijke looproutes, voldoende maatvoering en goede ketenvoorzieningen voor fiets en deelmobiliteit maken hier onderdeel van uit zowel aan de noordzijde als de zuidzijde van het station. Dit betekent een transitie van het huidige eenzijdig op het noorden gerichte station naar een tweezijdig station met een volwaardige entree aan de zuidzijde. Het doel is een goed functionerend tweezijdig knooppunt te ontwikkelen als volwaardige mobiliteitshub die voorziet in de behoefte op het schaalniveau van de Zuidvleugel, de regio Drechtsteden, de gemeente Dordrecht en de spoorzone.

Dit leidt tot de volgende doelstelling:

Doelstelling 1: Een kwalitatief hoogwaardig multimodaal knooppunt dat vervoerstromen optimaal faciliteert en verknoopt

Ten tweede de **koppeling met de gebiedsontwikkeling**. Het doel is een kwalitatief hoogwaardig knooppunt waarbij het monumentale stationsgebouw betekenis terugkrijgt en daarmee als aanjager van de gebiedsontwikkeling functioneert. Dit vraagt om het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in het gebied door het slechten van de barrière van de spoorbundel door het toevoegen van een (al dan niet met het station gekoppelde) openbaar

toegankelijke en aantrekkelijke interwijk verbinding en een verkeersluwe promenade naar de binnenstad. Daarbij staat de menselijke maat en schaal centraal. Deze doelen zijn in lijn met de Ontwikkelvisie Spoorzone Dordrecht waarbij voor deze MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht de nadruk ligt op een uitvoerbare en goed functionerend knooppunt.

Dit leidt tot de volgende doelstelling:

Doelstelling 2: Het faciliteren van de gebiedsontwikkeling door deze duurzaam te ontsluiten via een interwijk verbinding en de ruimtelijke kwaliteit van het stationsgebied te verbeteren

Het streven is dat het knooppunt de optimale verbinding tussen het mobiliteitsnetwerk en de omgeving wordt. Het **monumentale stationsgebouw** is hierin een beeldbepalend en betekenisgevend element. Hierbij is het uitgangspunt om de monumentale waarden maximaal in te zetten voor de reizigersbeleving. Een positieve beleving van het knooppunt en omgeving vergroot de aantrekkingskracht van het openbaar vervoer.

Dit leidt tot de volgende doelstelling:

Doelstelling 3: Het betekenis geven aan het monumentale stationsgebouw zodat het bijdraagt aan de doelstellingen 1 en 2

2.2 Opgaven

Op het station en in de omgeving speelt een groot aantal opgaven die van invloed zijn op het halen van doelstellingen. Deze opgaven verschillen in aard, omvang en urgentie. Sommigen gaan over het oplossen van knelpunten en anderen hebben betrekking op het benutten van kansen in relatie tot de gebiedsontwikkeling. De samenhang tussen de opgaven is groot en de doelstellingen reiken verder dan het oplossen van afzonderlijke knelpunten.

Voor de opgaven geldt dat er een relatie is tussen de knoop en de (spoor)infrastructuur oplossingen die in het project CS&NS worden onderzocht. De oplossingen voor de infrastructuur – met name of de CitySprinter in spoortermen aan de oostzijde of westzijde aanlandt – hebben effect op de mogelijkheden die er zijn op het knooppunt en de stationsomgeving om de capaciteit op de stijgpunten en de perrons te vergroten en de (ruimtelijke) kwaliteitsbeleving voor reizigers. Het gaat hier om opgave ten aanzien van ontsluiting van reizigers (transfer, stijgpunten), en de voorzieningen en ruimtelijke kwaliteit van station en stationsomgeving.

Tevens zijn er opgaven die in samenhang tussen de knoop en de verstedelijking moeten worden opgepakt. Dit betreft het duurzaam ontsluiten van de nieuwe woningbouwlocaties via het knooppunt en de opgave om het centrum en het groen aan de zuidzijde van de stad met elkaar te verbinden door middel van een nieuwe interwijk verbinding.

De opgaven zijn in hoofdstuk 3 uitgewerkt in de paragraaf 3.2 over de samenhang tussen het project CS&NS en het onderdeel knooppunt Dordrecht. Dit leidt uiteindelijk tot een onderscheid van hetgeen binnen de MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht wordt onderzocht en welke onderdelen in een apart spoor worden uitgewerkt.

De MIRT-Verkenning Oude Lijn kijkt zowel naar 2030 als naar 2040. Voor die tijd zijn er verschillende korte termijn opgaven aan het station Dordrecht voorzien, zie ook paragraaf 3.4. Voor zover nu bekend zijn deze opgaven reeds belegd en vormen een uitgangspunt voor MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht. Het gaat dan om de onderhoudsopgave van het station, de wisselverwarming en de capaciteit en kwaliteit van de fietsenstalling aan de zuidzijde.

In deze MIRT-Verkenning wordt dus niet gezocht naar een oplossing van deze opgaven, er wordt aangenomen dat deze opgaven reeds opgelost zijn.

2.3 Scope

Knooppunt Dordrecht is onderdeel van de totale scope van de MIRT-Verkenning Oude Lijn. Er zijn verschillende relaties tussen het onderdeel CitySprinter en Nieuwe stations (CS&NS) en knooppunt Dordrecht. Om duidelijk te maken wat tot welke scope behoort, wordt in deze paragraaf zowel de scope van CS&NS als de scope van knooppunt Dordrecht beschreven. De scope van knooppunt Dordrecht is opgebouwd uit de scope van de twee deelprojecten (zie ook paragraaf 5.4), dit wordt ook toegelicht.

Naast het onderzoek naar de verschillende alternatieven voor knooppunt Dordrecht, spelen er nog twee parallelsporen.

- **Low- en no-regretmaatregelen:**

Voor het knooppunt Dordrecht geldt dat een aantal mogelijke maatregelen reeds eerder nodig/wenselijk is dan dat er helderheid is over het Voorkeursalternatief in de MIRT-Verkenning Oude Lijn. Bijvoorbeeld voor knelpunten die nu reeds spelen of om de verstedelijkingsopgave te versnellen.

Ook is het de verwachting dat er tijdens de (totale) MIRT-Verkenning inzichten ontstaan in maatregelen die eerder ingezet kunnen worden en die (deels) onafhankelijk zijn van het gekozen Voorkeursalternatief. Het bepalen, onderzoeken van deze zogenoemde low- en no-regret-maatregelen is ook onderdeel van de scope en wordt toegelicht in paragraaf 3.5.

- **Kortetermijnmaatregelen:**

De eerdergenoemde kortetermijnmaatregelen (zie paragraaf 2.2) zijn geen onderdeel van de scope van de MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht.

Scope onderdeel CitySprinter en Nieuwe Station (totale MIRT-Verkenning Oude Lijn)

In de Startbeslissing MIRT-Verkenning Oude Lijn is een overzicht van het projectgebied knooppunt Dordrecht opgenomen, zie Figuur 2.1. Hierin zijn de onderdelen opstellocatie¹ Weeskinderendijk, de spoorverbinding (stamlijn) met de Zeehaven en station Leerpark niet weergegeven. Ook het zoekgebied Amstelveen/Oostkil/Vlaakweg voor een mogelijke alternatieve opstellocatie staat niet in deze figuur. Deze onderdelen vallen namelijk binnen de scope van het onderdeel CS&NS van de totale MIRT-Verkenning en maken dus geen deel uit van de scope voor knooppunt Dordrecht. Ook het eventueel doorkoppelen naar station Stadspolders is onderdeel van de scope van CS&NS.

Echter vormen deze onderdelen wel input voor het knooppunt, zo wordt de uiteindelijk keuze voor infrastructuurmaatregelen bepaald binnen CS&NS, deze infrastructuurkeuzes hebben direct effect op knooppunt Dordrecht.

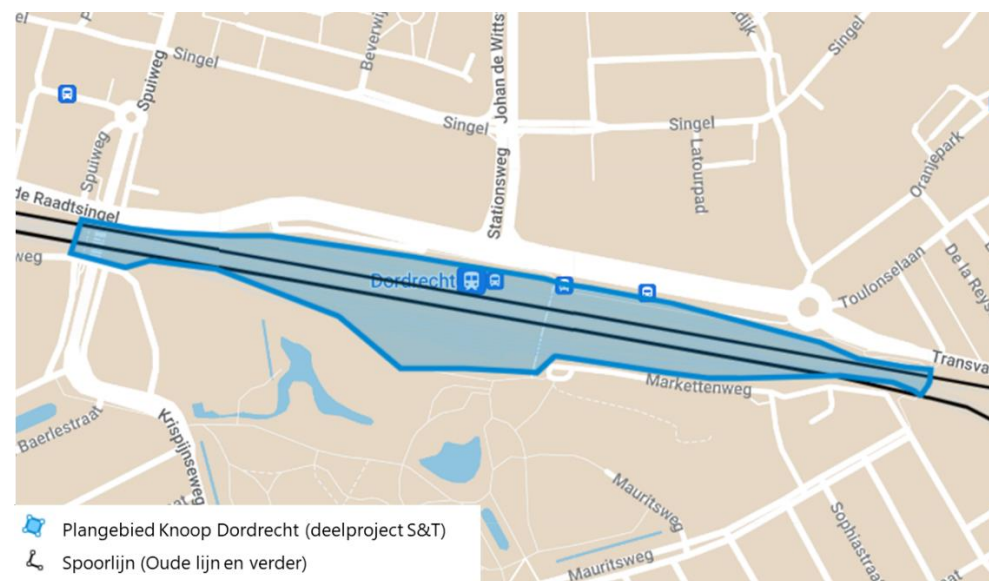
¹ Opstellocatie wordt ook aangeduid als rangeerterrein, daarmee wordt hetzelfde bedoeld. Op de opstellocatie wordt ook materieel 'behandeld' zoals het uitvoeren van klein onderhoud en reinigen.



Figuur 2.1: Overzicht projectgebied knooppunt Dordrecht, uit: Startbeslissing MIRT-Verkenning Oude Lijn

Scope deelproject Station en Transfer (S&T)

De scope voor het deelproject Station en Transfer bestaat uit het onderdeel Plangebied Knooppunt Dordrecht (zoals opgenomen in de Startbeslissing MIRT-Verkenning Oude Lijn). De volgende domeinen, zoals gedefinieerd door het Stationsconcept, behoren tot de scope: ontvangstdomein, reisdomein en verblijfdomein. Het omgevingsdomein is dus geen onderdeel van deze scope. De scope van het deelproject S&T is schematisch weergegeven in Figuur 2.2.



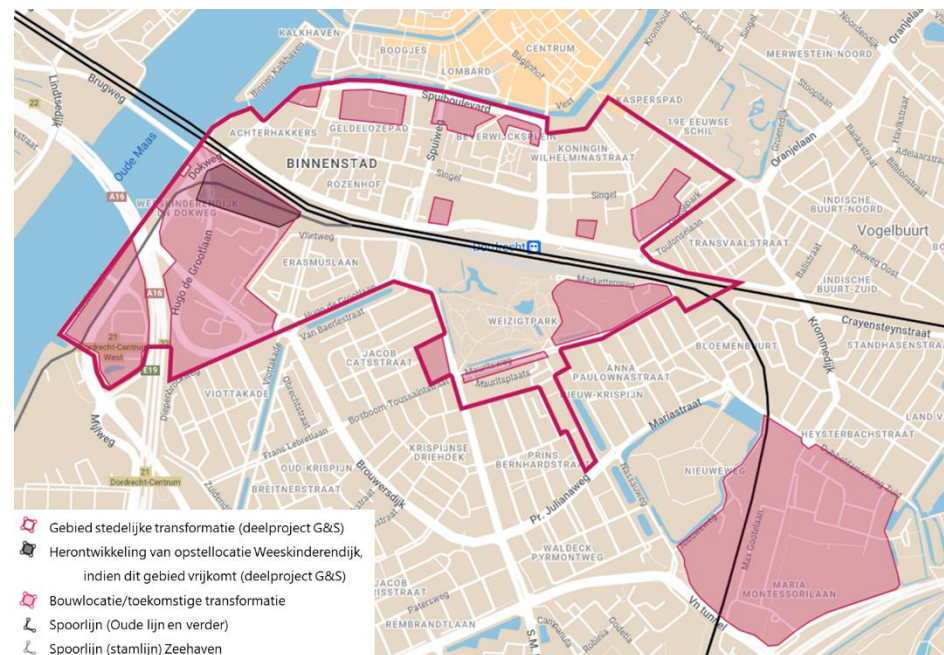
Figuur 2.2: Scope deelproject Station en Transfer

Scope deelproject Gebiedsontwikkeling en Stationsomgeving (G&S)

De scope voor het deelproject Gebiedsontwikkeling en Stationsomgeving komt overeen met het gebied stedelijke transformatie, zoals weergegeven in de Startbeslissing MIRT-Verkenning Oude Lijn en in Figuur 2.1. Binnen dit gebied valt ook de herontwikkeling van de mogelijk vrijgekomen opstellocatie Weeskinderendijk. De maatregelen rondom de opstelfunctionaliteit vallen binnen de scope van CS&NS en zijn geen onderdeel van deelproject G&S.

De scope van het deelproject Gebiedsontwikkeling en Stationsomgeving is weergegeven in Figuur 2.3. Hierin zijn voor het volledige beeld ook de bouwlocaties en toekomstige transformatie weergegeven, deze ontwikkelingen zijn geen onderdeel van de scope van dit deelproject, maar vormen raakvlakprojecten.

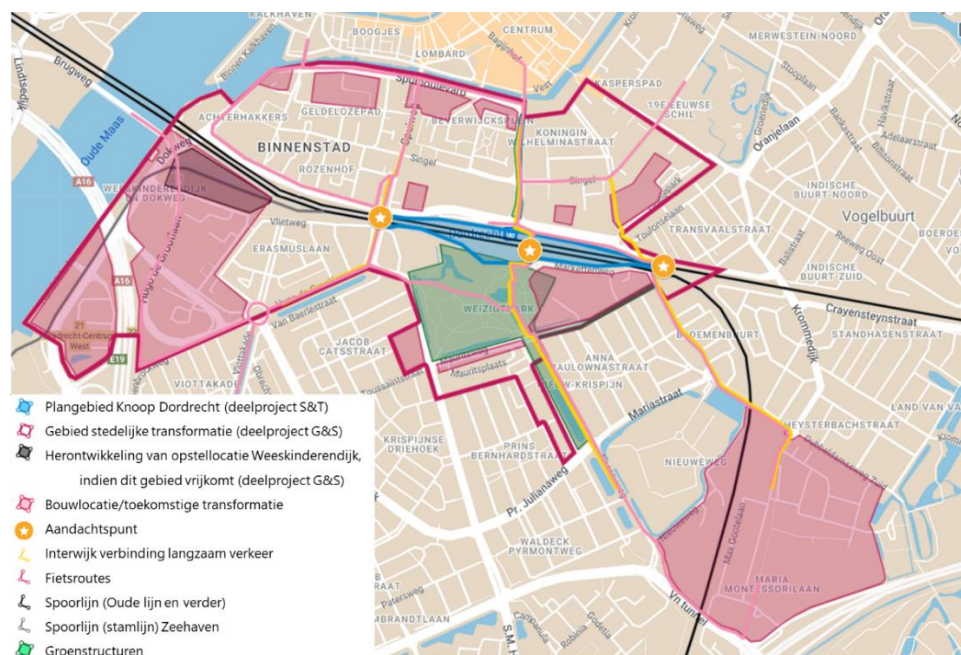
Het omgevingsdomein (een van de domeinen volgens het Stationsconcept) én hoe men komt bij dit omgevingsdomein behoort tot de scope van dit deelproject. Hoe men de reis vervolgt vanuit het station, zoals vanaf de fietsenstalling en vanaf het busstation (en bijbehorende routes), behoren tot het omgevingsdomein. Toeleidende fiets-, loop- en autoroutes naar het station maken daarom ook onderdeel uit van de scope van deelproject G&S.



Figuur 2.3: Scope deelproject Gebiedsontwikkeling en Stationsomgeving én bouwlocaties en toekomstige transformatie (raakvlakprojecten)

Totale scope knooppunt Dordrecht

De totale scope van knooppunt Dordrecht bevat alle onderdelen uit de scope van het deelproject Station en Transfer én het deelproject Gebiedsontwikkeling en Stationsomgeving. Dit is weergegeven in Figuur 2.4, m.u.v. de zoeklocatie Amstelwijk/Oostkil/Vlaakweg (onderdeel van CS&NS). Voor de volledigheid zijn in Figuur 2.4 ook de bouwlocaties/toekomstige transformatie, aandachtspunten, interwijk verbindingen langzaam verkeer, fietsroutes en groenstructuren uit Figuur 2.1 opgenomen.



Figuur 2.4: Totaal overzicht knooppunt Dordrecht, inclusief diverse elementen uit Figuur 2.1



3. Alternatieven en maatregelen

3.1 Relevante besluiten en documenten

De samenwerkende partijen (gemeente Dordrecht, Provincie Zuid-Holland, NS en ProRail) hebben de volgende vertrekpunten met elkaar afgesproken en die aan de basis staan van dit plan van aanpak:

- Toewerken naar een gezamenlijk eindbeeld op de totale opgave: scope van de MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht, relatie met de Spoorzone vanuit de gebiedsontwikkeling én mogelijke low- en no-regret maatregelen.
- Spoorzone: op relatief korte termijn start de gebiedsontwikkeling, partijen bespreken de uitgangspunten (aantallen en typologie), inrichting van de openbare ruimte, en het faciliteren van ruimte voor het spoor, de interwijk verbindingen en ketenmobiliteit in samenhang.
- Infrastructuur: zicht is nodig op de treinbediening, benodigde perrons en sporen om van daaruit helderheid te schetsen over mogelijke low- en no-regret maatregelen én 'zuiverheid' scope MIRT Verkenning.
- Station Dordrecht toekomstbestendig renoveren: functies/voorzieningen, perrons, gebouw, interwijk verbindingen, overkapping.
- Kernwoorden uitwerking: integraal, samen, gedeeld eindbeeld, duidelijkheid, flexibel, transparant

In juli 2021 heeft het Directeuren Overleg (DO) Spoorzone een aantal richtingen bepaald met betrekking tot de scope die van invloed zijn op de MIRT-Verkenning Oude Lijn. De volgende uitgangspunten volgen daaruit:

- Integrale verkenning naar de mogelijkheden van realisatie van een opstellocatie bij Amstelwijk/Oostkil/Vlaakweg voor het opstellen van onder andere CitySprinter en MerwedeLingelijn-voertuigen en als alternatief voor de huidige opstellocatie Weeskinderendijk
- Gezamenlijke verkenning naar driesporigheid tot en met realisatie van station Leerpark als begin- en eindpunt (4x p/u.). Opstellocatie Amstelwijk/Oostkil/Vlaakweg kan (zonder Leerpark) ook met tweesporigheid.

De volgende documenten zijn relevant voor de activiteiten zoals beschreven in dit plan van aanpak:

- Een integraal handelingsperspectief, OV knooppunt Dordrecht, 8 april 2020 (door gemeente Dordrecht, NS, ProRail en provincie Zuid-Holland)
- Studietoepassing OV-knoop Dordrecht, Resultaten en bevindingen, 23 april 2021 (door Arcadis i.o.v. ProRail & Gemeente Dordrecht)
- Studietoepassing OV-knoop Dordrecht, Bijlage A - Technische onderbouwing, 19 maart 2021 (door Arcadis i.o.v. ProRail & Gemeente Dordrecht)
- De Dordtse Spoorzone (Ontwikkelvisie Spoorzone), vastgesteld door de gemeenteraad Dordrecht opgesteld door Meccanoo, i.o.v. gemeente Dordrecht)
- Waardestelling Station Dordrecht, sept. 2014 (door SteenhuisMeurs i.o.v. Bureau Spoorbouwmeester, NS en ProRail)
- Actie-agenda OV Knooppunten, mei 2022

3.2 Hoofdkeuzes en samenhang infrastructuur en knooppunt

In de Startbeslissing MIRT-Verkenning Oude Lijn is het eerdere inhoudelijk onderzoek voor het knooppunt Dordrecht samengevat. Het resultaat daarvan zijn vier alternatieven voor het knooppunt Dordrecht. Voor ieder alternatief is in beeld gebracht in hoeverre er sprake is van dedicated infrastructuur, hoe de perrons en ontsluiting eruit ziet, welke interwijk verbindingen mogelijk zijn en of er sprake is van een nieuw station Leerpark, zie Tabel 3.1.

De hoofdkeuze voor de ligging van de CitySprinters (oost, west of midden, dedicated spoorgebruik of gemengd) hangt samen met alle voordelen, nadelen en kosten van de verschillende onderdelen (bijvoorbeeld verbinding naar Den Haag CS, benodigde aanpassing emplacement Rotterdam CS, vrije kruisingen

voor HSL en goederen). De voordelen en nadelen voor Dordrecht zijn onderdeel van de integrale afweging.

Ook is er een Benuttingsalternatief, die uitgaat van de bestaande infrastructuur.

In de Startbeslissing staan de te onderzoeken (infra) alternatieven beschreven (zie Tabel 3.1).

In het plan van aanpak CS&NS hanteert ProRail het uitgangspunt dat het opschaalbare alternatieven zijn, voor wat betreft treinbediening en infrastructuur. Daarmee is op voorhand nog niet te zeggen of de alternatieven wel of geen dedicated-infra zullen hebben. Dit is uitkomst van de CS&NS studie.

Tabel 3.1: Alternatieven Knooppunt Dordrecht conform Startbeslissing (naamgeving alternatieven aangepast)

Alternatieven knooppunt Dordrecht	CitySprinters p/u p/ri.	Dedicated infra en voorzieningen	Perrons en ontsluiting	Interwijk verbindingen	Nieuw station
CitySprinter West	8	- Dedicated infra westzijde - Voorzieningen doortrekking Leerpark	Verbrede perrons, centrale ontsluiting met tunnel	- Verbetering bestaande Transvaal- en Krispijn-tunnel - Nieuwe ondergrondse interwijk verbinding (<i>variant: bovengronds</i>)	Leerpark
CitySprinter Oost	8	- Dedicated infra oostzijde - Voorzieningen doortrekking Leerpark en evt. doorkoppeling MerwedeLingeLijn	Verbrede perrons, dubbele ontsluiting door tunnel en/of brug (<i>variant: centrale ontsluiting</i>)	- Verbetering bestaande Transvaal- en Krispijn-tunnel - Nieuwe bovengrondse interwijk verbinding evt. combi met perrontoegang	Leerpark
CitySprinter Midden	8	- Geen dedicated spoor en geen (grote) aanpassingen infra. - Voorzieningen doortrekking Leerpark	Verbrede perrons, dubbele ontsluiting door tunnel en/of brug (<i>variant: centrale ontsluiting</i>)	- Verbetering bestaande Transvaal- en Krispijn-tunnel - Nieuwe bovengrondse interwijk verbinding evt. combi met perrontoegang	Leerpark
Benutting	8	Geen dedicated spoor en geen (grote) aanpassingen infra	Verbrede perrons, aangepaste bestaande dubbele ontsluiting	- Verbetering bestaande Transvaal- en Krispijn-tunnel - Geen nieuwe interwijk verbinding	Geen

Functioneel denken

Het bovenstaande overzicht (zie Tabel 3.1) is het vertrekpunt geweest om de hoofdkeuzes en samenhang tussen de infrastructuur en het knooppunt inzichtelijk te maken. Daarvoor is de methode van functioneel denken gebruikt.

De keuze voor de spoorinfrastructuur bepaalt namelijk de mogelijkheden op het knooppunt. De spoorinfrastructuur en het knooppunt zijn nauw met elkaar verweven en beïnvloeden elkaar. Door te redeneren vanuit functies die nodig zijn worden logische combinaties voor nader onderzoek helder. Dit redeneren is gedaan vanuit de brede blik, waarbij dus niet strikt genomen enkel de scope van knooppunt Dordrecht is aangezien.

Bij het functioneel denken staat de volgende vraag centraal; welke functies zijn nodig om 8 CitySprinters per uur (per richting) te rijden in Dordrecht en ruimtelijke ontwikkelingen te ontsluiten?

Om 8 CitySprinters per uur (per richting) te rijden in Dordrecht en om de ruimtelijke ontwikkelingen te ontsluiten zijn de volgende functies nodig:

1. Opstellen van treinen
2. Faciliteren van treindiensten (perronbehoefte en spoorlay-out)
3. Ontsluiten van perrons en wijken (reizigers- en interwijk stromen)
4. Faciliteren van ketenvoorzieningen en overige stationsvoorzieningen
5. Ontsluiten Leerpark (station).

Per functie volgt hieronder een verder uitwerking.

² Met "opstellen" wordt bedoeld "behandelen en service" van treinen, daaronder valt bijvoorbeeld klein onderhoud en reinigen.

1. Opstellen van treinen

Voor de huidige opstellocatie Weeskinderdijk geldt dat deze een aantal functies vervult. Naast het opstellen² van treinen gaat het ook om toegang verschaffen tot de Zeehaven voor spoorgoederenvervoer en het mogelijk maken van gebruik door spooraannemers. Het is belangrijk een volledig overzicht te hebben van alle functies met daarbij in hoeverre deze wel of niet naar een andere locatie kunnen worden verplaatst.

De opstellocatie Weeskinderdijk kent de volgende functies en randvoorwaarden:

- deel dat géén spoorfunctie heeft (huidige P+R) maar wel eigendom is van de spoorsector;
- deel waar spooraannemers gebruik van maken (geen bovenleiding) en die mogelijke tijdelijk naar een andere plek verplaatst kunnen worden voordat er een definitieve alternatieve locatie is;
- deel waar NS opstelt en behandelt (met bovenleiding) wat naar een andere plek kan nadat er een vervangende locatie beschikbaar is;
- deel dat nooit weg kan, te weten de aansluiting stamlijn Zeehaven en buffersporen voor kleine rangeeractiviteiten op het station en wachtsporen voor materieeltransfer en inwachten goederentreinen hoofdlijn.

Als gevolg van de schaa sprong OV is behoefte aan extra opstelcapaciteit. Om logische combinaties te maken tussen opstelcapaciteit, locaties en de vier alternatieven moet eerst een aantal onderzoeksvragen (zie paragraaf 4.2) beantwoord worden. Deze studie wordt uitgevoerd binnen het deelproject CS&NS.

Mede vanuit de Ontwikkelvisie Spoorzone Dordrecht (zie paragraaf 3.1) wordt de volgende **meekoppelkansen** gedefinieerd:

Stedelijke ontwikkeling mogelijk maken en vergroten ruimtelijke kwaliteit door het uitplaatsen van de bestaande opstellocatie Weeskinderendijk Dordrecht..

Deze meekoppelkansen is onderdeel van het deelproject G&S, indien de opstellocatie vrij komt.

2. Faciliteren van treindiensten (perronbehoefte en spoorlay-out)

Naast de 8 CitySprinters p/u en de mogelijke gedeeltelijke doortrekking naar station Leerpark in de vier alternatieven, moet op station Dordrecht rekening worden gehouden met (perron)sporen voor de volgende treinen:

- de MerwedeLingeLijn,
- doorgaande en kerende ICs,
- de BrabantSprinter,
- mogelijkheden voor goederen van/naar de stamlijn/Zeehavengebied en industrieterrein De Staart³
- mogelijkheden voor leeg materieel van/naar het opstel- en serviceterrein.

Rekening houdend met de benodigde perronsporen zijn voor de vier alternatieven logische combinaties te maken met de huidige spoorlay-out als uitgangspunt (zie paragraaf 3.3). Bij het maken van deze logische combinaties is ook gekeken naar de functie ontsluiten van de perrons. In de analysefase dient deze logische combinaties verder te worden uitgewerkt en onderzocht.

³ Voor doorgaande goederenterreinen, bijvoorbeeld Rotterdam – Antwerpen, zijn geen perronsporen nodig.

Op basis van de huidige kennis is niet met zekerheid te zeggen hoeveel perrons (lengte en breedte) en perronsporen nodig zijn. Onderzoek hiernaar is uiteraard onderdeel van de MIRT-Verkenning (deelproject CS&NS).

3. Ontsluiten van perrons (reizigers- en interwijk stromen)

De ontsluiting van de perrons is afhankelijk van het alternatief en deze wijze waarop het faciliteren van treindiensten wordt ingevuld (functie 2), zoals weergegeven in de logische combinaties in paragraaf 3.3. De benodigde ontsluiting van de perrons voor de reizigersstromen en de positie van ontvangstdomeinen moet nader onderzocht worden. De smaken daarbij zijn een centrale of dubbele ontsluiting en via een tunnel en/of via een traverse. Dit heeft uiteraard ook een relatie met de overstap en ontsluiting naar/van het busstation en ander voor- en natransport, zie functie 4.

Voor de mogelijke perronontsluitingen geldt dat keuzes voor centrale of dubbele ontsluiting afhankelijk zijn van:

- het halen van overstaptijden
- aansluitingen op aantrekkelijke ontvangst- en verblijfsdomeinen, ketenvoorzieningen en openbare ruimte
- sociale veiligheid, met name in stille uren
- stijgpuntbreedten / perronobstakels
- benutten reizigersvoorzieningen
- logische navigatie.

Ook is het mogelijk om de perronontsluiting te combineren met een nieuwe interwijk verbinding. Er zijn verschillende mogelijkheden voor een interwijk verbinding: de interwijker 'te gast' op het station, een openbaar ontvangstdomein of een openbare interwijk verbinding. Sociale veiligheid is in

alle gevallen een belangrijk aandachtspunt. Een mogelijk extra verbinding via het station (interwijk verbinding) behoort tot de onderzoeksvragen (zie paragraaf 4.2). Een extra interwijk verbinding kan in principe in alle alternatieven (als combinatie met de perronontsluiting of als aparte verbinding zonder OV chipkaart poorten).

Om te bepalen welke combinaties van perronontsluitingen en interwijk verbinding worden onderzocht in de MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht is een loopstromenanalyse nodig (nulmeting en toekomstscenario's). Daarbij wordt zowel naar de transfers gekeken als naar de stedelijke verplaatsingen door het station. Het vraagstuk of een aparte interwijk verbinding een bijdrage levert aan de doelstellingen wordt in de MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht nader onderzocht.

Zowel het lopenstromenonderzoek als het uitwerken van de verschillende mogelijkheden voor ontsluiting zijn onderdeel van het deelproject S&T. Vanwege de interwijk verbinding is er een sterke relatie met het deelproject G&S. Dit raakvlak wordt beheerst door te sturen op de uitwerking van integrale alternatieven waarbij de verschillende onderdelen vanuit de deelprojecten S&T en G&S samenkomen.

Mede vanuit de Ontwikkelvisie Spoorzone Dordrecht (zie paragraaf 3.1) wordt de volgende **meekoppelkans** gedefinieerd:

Vanuit het woningbouwprogramma Maasterras is het wenselijk een extra tunnel voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) te maken onder het spoor door ter hoogte van de Hoge Bakstraat.

Deze meekoppelkans is onderdeel van het deelproject G&S.

4. Faciliteren van ketenvoorzieningen en overige stationsvoorzieningen

Ketenvoorzieningen in brede zin (bus, K+R, taxi, P+R, fiets, deelmobiliteit) moeten, als onderdeel van het omgevingsdomein, volwaardig worden meegenomen in de alternatieven. Aantrekkelijke looproutes, beschikbaarheid van deelmobiliteit en fietsenstallingen verhogen de kwaliteit van de ketenreis. In het ontwerp van de alternatieven dient ruimte te zijn ingebouwd voor ketenmobiliteit, services en voorzieningen waarbij rekening gehouden wordt met verdergaande groei en dus ook mogelijke toekomstige verdere uitbreiding. Dit is onderdeel van deelproject G&S.

Overige benodigde voorzieningen zijn: WC, watertappunt, commerciële, verblijfs-, technische, facilitaire en logistieke ruimtes, kaartverkoop, in- & uitcheckvoorzieningen, (reis)informatie, etc. Deze voorzieningen vallen binnen het ontvangst-, reis- en verblijfdomein en behoren dus bij de scope van deelproject S&T.

5. Ontsluiten Leerpark (station)

De ontsluiting van Leerpark met een nieuw station wordt uitgewerkt afhankelijk van de spoorligging (midden, west of oost). Dit is onderdeel van deelproject CS&NS.

3.3 Logische combinaties voor faciliteren treindiensten en ontsluiten perrons

Hieronder zijn de logische combinaties voor het faciliteren van treindiensten, gecombineerd met het ontsluiten van perrons weergegeven. Hierbij is uitgegaan van de huidige lay-out en worden IC's buiten beschouwing gelaten. Het doel is vooral om combinaties van verschillende Sprinters en de daarbij behorende lay-out en ontsluiting van de perronsporen in beeld te brengen. In de analysefase

dient dit verder te worden uitgewerkt en onderzocht. Voor de sprinters richting Brabant is weergegeven bij welk station deze sprinters stoppen (Zuid en/of Leerpark).

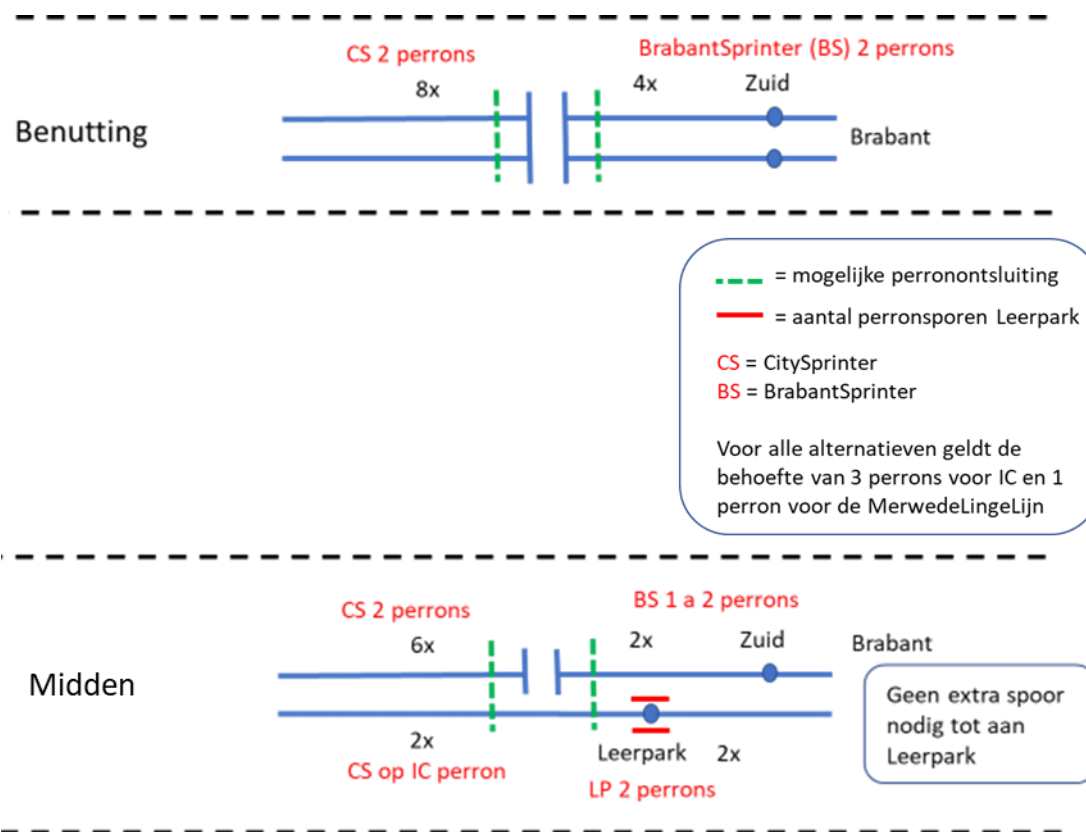
Hiervoor zijn de voorlopige alternatieven van de pre-Verkenning gebruikt. Het onderdeel CS&NS van de MIRT-Verkenning Oude Lijn leidt mogelijk tot andere inzichten.

Benuttingsalternatief

- Geen station Leerpark.
- 8 CitySprinters p/u eindigen in Dordrecht.
- Voor de perronontsluiting is het logische uitgangspunt een dubbele ontsluiting gezien de spoorlay-out.

Midden

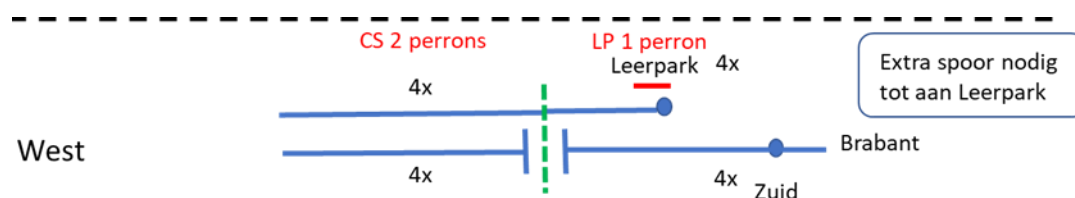
- 6 CitySprinters eindigen in Dordrecht. 2 CitySprinters p/u naar Leerpark en verder naar Lage Zwaluwe - Roosendaal (niet keren), 2 vanuit Brabant naar Zuid en eindpunt station Dordrecht.
- Leerpark is mogelijk met 2 perrons (beide zijden) en er kan volstaan worden met de huidige 2-sporigheid.
- De dienstregeling op Leerpark en Dordrecht Zuid is niet ideaal met 2 alternerende sprinters vanuit de en Brabant.
- Voor de perronontsluiting is het logische uitgangspunt een dubbele ontsluiting gezien de spoorlay-out. Als de "kopsporen" niet achter elkaar liggen maar naast elkaar, ligt een centrale ontsluiting voor de hand. Dit is onderwerp van nader onderzoek.



Figuur 3.1: Logische combinaties voor perronlay-out en -ontsluiting voor Benuttingsalternatief en Midden

West ("compact station")

- 4 CitySprinters p/u eindigen in Dordrecht en 4 eindigen in Leerpark. Brabantsprinters halteren op Zuid en eindigen in Dordrecht
- De spoorlay-out bij Leerpark is dusdanig dat volstaan kan worden met 1 perron, maar 3-sporigheid tot en met Leerpark is noodzakelijk.
- De sporen ter hoogte van het station Dordrecht liggen niet in elkaars verlengde, daarom is het de vraag of een centrale ontsluiting van de reizigersstromen mogelijk is.
- Dankzij de "komligging" van station Dordrecht passen de kopsporen bij een westelijk ligging waarschijnlijk naast elkaar.

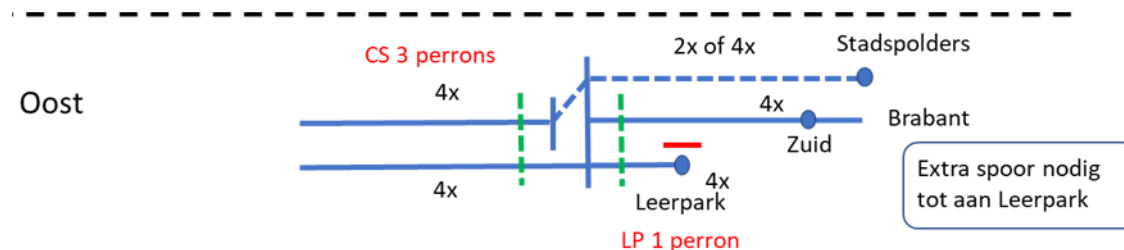


--- = mogelijke perronontsluiting
— = aantal perronsporen Leerpark
CS = CitySprinter
BS = BrabantSprinter

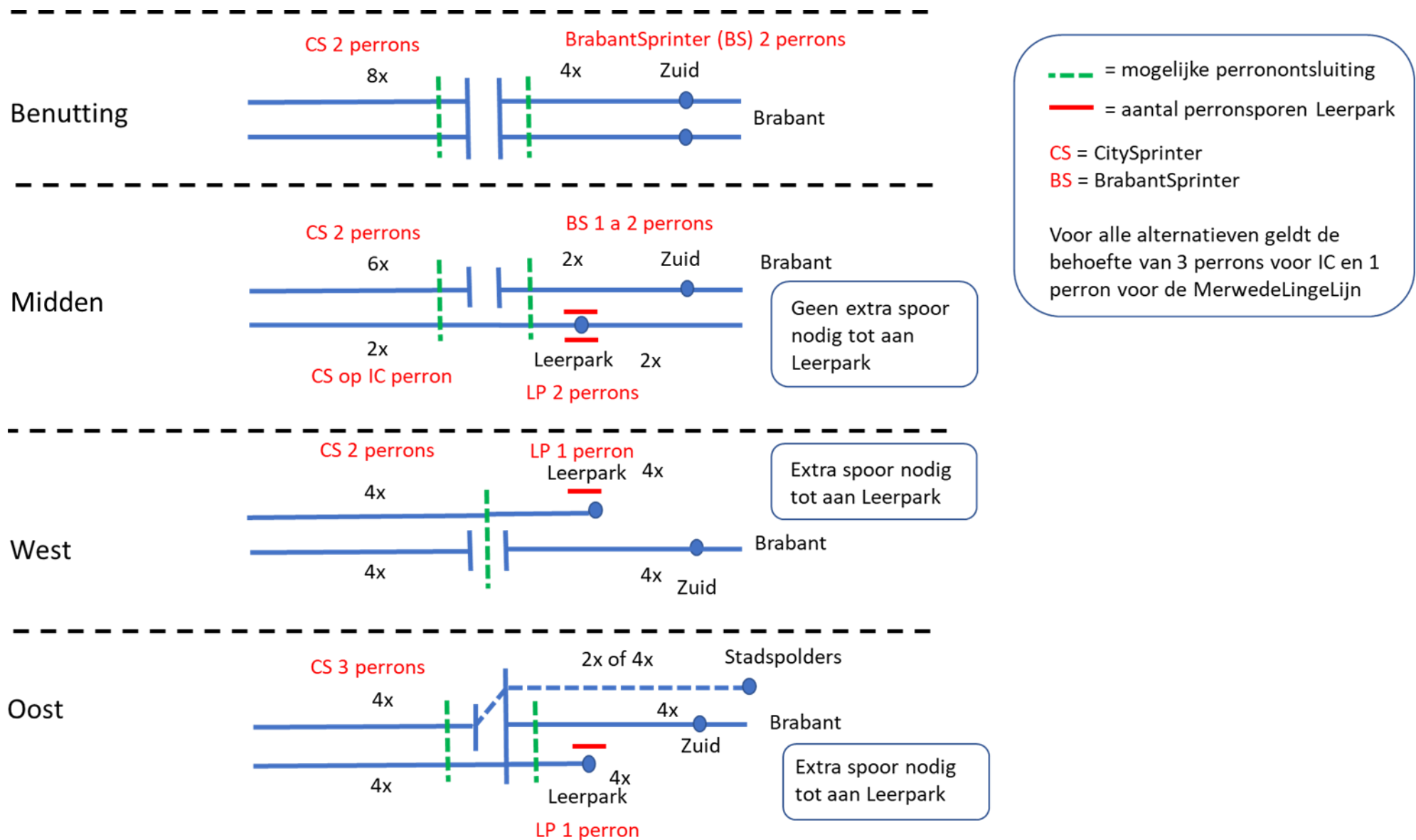
Voor alle alternatieven geldt de behoefte van 3 perrons voor IC en 1 perron voor de MerwedelingLijn

Oost ("langgerekt station")

- 4 Citysprinters p/u eindigen in Leerpark. 2 of 4 sprinters rijden door naar Stadspolders.
- Ook hier is net als bij ED1 (west) bij Leerpark 1 perron en 3-sporigheid tot aan Leerpark nodig.
- Uitgangspunt voor ontsluiting reizigersstromen op station Dordrecht is een dubbele ontsluiting. Dit is o.a. afhankelijk van de lengte van de looproutes en de capaciteit op het perron.
- Dankzij de "komligging" van station Dordrecht passen de kopsporen bij de oostelijke ligging waarschijnlijk achter elkaar (dus 2 tunnels)



Figuur 3.2: Logische combinaties voor perronlay-out en -ontsluiting voor West en Oost



Figuur 3.3: Samenvatting logische combinaties voor perronlay-out en -ontsluiting

3.4 Kortetermijnmaatregelen

De volgende kortetermijnmaatregelen zijn te onderscheiden. In een aantal gevallen is er ook een planning bijgegeven. Deze maatregelen zijn geen onderdeel van de scope van de MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht en worden buiten deze MIRT-Verkenning om aangestuurd en uitgevoerd. Het zijn raakvlakprojecten waarvan de interactie met de verkenning wordt bewaakt in het directeurenoverleg Spoorzone (zie paragraaf 5.4). Ze worden hier voor de volledigheid genoemd.

Spoorsysteem

- Opheffen dienstoverpad spoor 15+16 (1e halfjaar 2022)
- Perronkeerwanden + nieuwe outillage (oktober 2022)
- Diverse functiehandhaving spoor
- Drainage tussen de sporen
- Optimalisatie wissels (n.a.v. ombouw wisselverwarming) + perronverlengingen voor opheffen huidige beperkingen (afhankelijk van positieve Business Case)
- Vernieuwen schakelstation Dubbeldam (km 25,350) (in 2027)
- Vervangen 3kV-kabels voor EnergieDistributieSysteem (in 2028)
- ERTMS Kijfhoek – Belgische grens (2024-2028) (heeft effect op emplacement Dordrecht i.v.m. relatie materieel MerwedeLingELijn)

Bovenstaande maatregelen kunnen leiden tot treinvrije perioden. Slimme koppeling aan geplande buitendienststellingen wellicht mogelijk.

Stationsgebouw en ketenvoorzieningen

Stationsgebouw, functioneel

- Onder andere voorgenomen besluit over sluiting Ticket & Services (in 2022) leidt tot leegstand in de stationshal (inclusief backoffice). Daardoor ontstaat een zoekvraag naar een nieuwe huurder(s) voor de overbruggingsperiode tot

renovatie. Het tegengaan van mogelijke andere leegstand en daarmee het creëren van reuring op het station is een korte termijn opgave.

- Wens sloop gebouw op perron 2/3. Verplaatsing van schoonmaakbedrijf naar het stationsgebouw.

Stationsgebouw, onderhoud

- Inspectie houten paalfundering (in 2022)
- Herstellen monumentale latei in de doorgang boven de Ticket & Services (onderhoudsplicht Monumentenzorg) (uitstel aangevraagd tot renovatie monument)
- Vervanging brandmeldinstallatie (gepland voor 2023). Indien er een nieuwe indeling komt en het technisch mogelijk is zou vervanging uitgesteld kunnen worden.

Ketenvoorzieningen

- Realisatie nieuwe entree P+R incl. nieuw Parkeer Management Systeem (begin 2022 opgeleverd).
- Realisatie Zelf Service Fietsenstalling en 1e 24 uur gratis stallen in fietsenstalling aan centrumzijde (2022).
- ProRail: Realisatie nieuwe stalling Zuidzijde incl. verplaatsing van de milieustraat naar centrumzijde (2022).

Gedurende de jaren dat het station in verbouwing is dienen reizigers zo min mogelijk overlast te ervaren. Dit vraagt mogelijk om tijdelijke maatregelen om de reizigers te informeren, tegemoet te komen en alsnog een aantrekkelijke reis en verblijf op het station te kunnen bieden.

3.5 Low- en no-regret-maatregelen

Onderdeel van de MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht zijn de low- en no-regret-maatregelen. Deze maatregelen hebben tot doel om opgaven te versnellen, parallel aan de MIRT-Verkenning Oude Lijn en verdere uitwerking daarvan. Dit kunnen bijvoorbeeld maatregelen zijn die huidige knelpunten oplossen, voordat de uitvoeringsfase van Oude Lijn gereed is (2040). Ook maatregelen die bijvoorbeeld de verstedelijkingsopgave versnellen kunnen tot de low- en no-regret-maatregelen behoren. Daarnaast is het de verwachting dat er tijdens de (totale) MIRT-Verkenning inzichten ontstaan in maatregelen die eerder ingezet kunnen worden en die (deels) onafhankelijk zijn van het gekozen Voorkeursalternatief.

Binnen de MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht valt het inventariseren en het bepalen van de mate van low- en/of no-regret van de betreffende maatregelen tijdens de start- en analysefase. De uitvoering van maatregelen behoort niet tot deze MIRT-Verkenning. Low regret maatregelen zijn 'nodig' en het resultaat is 'voldoende aanvaardbaar'. No-regret maatregelen zijn 'nodig' en het resultaat is 'volledig aanvaardbaar'. De mogelijke low- en no-regret-maatregelen zijn op te delen in de onderstaande thema's, welke na de opsomming nader worden toegelicht:

1. Transfercapaciteit
2. Ketenvoorzieningen
3. Bestaande interwijk verbindingen
4. Ruimtelijke ontwikkeling Leerpark
5. Renovatie stationsmonument
6. Stationsomgeving

1. Transfercapaciteit

Het oplossen van de knelpunten op de perrons kan niet wachten tot 2040. Komende 2 tot 3 jaar kan nog wel vooruit met de huidige capaciteit. Daarna ontstaat een knelpunt bij zowel de perrons als bij de stijgpunten. Voorbeelden van maatregelen zijn:

- perron leger maken door opstellen weg te halen,
- tussentijds overkluizen spoor 15, indien capaciteitsknelpunt perron 1/15 een veiligheidsknelpunt wordt.

2. Ketenvoorzieningen

Een van de opgaven is het optimaal faciliteren van de reizigers. Dat betekent inspelen op ontwikkelingen en veranderende vraag.

Een voorbeeld is een nieuwe fietsenstalling aan de zuidzijde van het station. In 2023 wordt deze fietsenstalling opgeleverd. Mogelijk dat daar nog functies aan gekoppeld kunnen worden in de loop van de tijd (bijvoorbeeld extra OV-fietsen, deelauto's op de P+R, commercieel verkooppunt).

3. Bestaande interwijk verbindingen

De opgave is om de bestaande Transvaal-tunnel (fiets en lopen) en Krispijn-tunnel (auto, fiets en lopen) te verbeteren. De Transvaal-tunnel levert nu vooral een zeer onveilige fiets en voetgangersverbinding op en de Krispijn-tunnel is vanwege de inrichting voor langzaam verkeer geen aantrekkelijk alternatief. Door ze te verbeteren worden het aantrekkelijke verbindingen waarmee beide delen van de stad beter verbonden zijn.

Aanpassing van de Transvaal-tunnel gaat ook over een constructieve aanpassing (ligging van de tunnel), aanpassing van de Krispijn-tunnel lijkt minder ingrijpend.

4. Ruimtelijke ontwikkeling Leerpark

Het mogelijke station Leerpark gaat de campus die steeds groter wordt én het medisch centrum Albert Schweitzer beter met OV ontsluiten. Het ziekenhuis is niet alleen één van de grootste werkgevers in het gebied maar vervult ook de regiofunctie voor patiënten in regio Drechtsteden.

Door station Leerpark te realiseren ontstaat ook een vliegwiel voor private investeringen. De toekomstvastheid moet nader onderzocht worden om een uitspraak te kunnen doen over de mate van low-regret.

Station Leerpark maakt onderdeel uit van de deelstudie CS&NS en draagt niet direct bij aan de doelstellingen uit paragraaf 2.1. Het nieuwe station heeft wel een raakvlak met de deelstudie G&S en is hier daarom benoemd.

5. Renovatie stationsmonument

Gedurende de MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht moet blijken waar renovatie van het monument in het proces het beste past en of bepaalde maatregelen al eerder in gang gezet moeten/ kunnen worden.

6. Stationsomgeving

Het aantrekkelijk maken van de stationsomgeving kan als aanjager fungeren om mensen te verleiden de trein te nemen en/of te verblijven op het station.

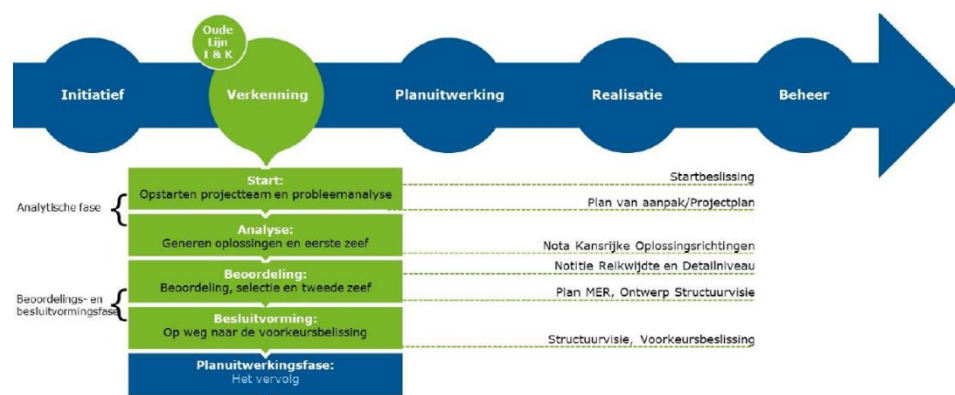
Een voorbeeld van een maatregel voor de centrumzijde is het investeren in het aantrekkelijk maken van het voorplein, in combinatie met autoluw maken van de entree. Dit is afhankelijk van keuzes voor de interwijk verbinding en de loopstromen. Vooruitlopend op een eindoplossing voor het voorplein kunnen mogelijk al maatregelen worden genomen zoals het invoeren van 30 km/u gebied, een aantrekkelijke oversteek en aanpassing van VRI's.



4. Aanpak en planning

4.1 Aanpak op hoofdlijnen

Een MIRT-Verkenning kent een aantal standaard fasen en stappen. Het resultaat van de MIRT-Verkenning is één voorkeursalternatief. Om van verschillende alternatieven naar één voorkeursalternatief te trechteren worden standaard fasen en producten gehanteerd, zie Figuur 4.1. Voor het trechteringsproces wordt een beoordelingskader gehanteerd, zie paragraaf 4.4. In de start- en analysefase wordt een selectie gemaakt van kansrijke oplossingsrichtingen. De kansrijke oplossingsrichtingen worden in de beoordelingsfase nader uitgewerkt en beoordeeld. Uiteindelijk wordt in de besluitvormingsfase de voorkeursbeslissing genomen om het voorkeursalternatief vast te stellen. In principe volgt daarna de planuitwerkingsfase waarin het ontwerp wordt gemaakt van het voorkeursalternatief.



Figuur 4.1: De fasen in een MIRT-Verkenning

De MIRT-Verkenning Oude Lijn volgt deze standaard MIRT-aanpak. Deze aanpak is daarmee ook de basis voor de aanpak de MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht. De aanpak voor de MIRT-Verkenning Oude Lijn richt zich momenteel met name op de start- en analysefase. Dit is dan ook de focus voor de aanpak

van de MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht. Daarnaast wordt een doorkijk gegeven voor de beoordelings- en besluitvormingsfase.

De aanpak voor knooppunt Dordrecht kan niet los worden gezien van de aanpak voor de MIRT-Verkenning Oude Lijn omdat de keuzes voor de infrastructuur (oost-, west- of midden ligging op de , wel of niet doorrijden naar Leerpark) bepalend zijn voor de mogelijkheden voor inrichting van knooppunt Dordrecht. In de aanpak, activiteiten en planning wordt daarom de relatie tussen de MIRT-Verkenning Oude Lijn en knooppunt Dordrecht inzichtelijk gemaakt.

De interactie tussen de MIRT-Verkenning Oude Lijn en de MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht bestaat uit een inhoudelijke afstemming (uitkomsten onderzoeken, uitwerking alternatieven) en een procesmatige afstemming (komen tot samenhangende besluitvorming).

In dit hoofdstuk (aanpak en mijlpalen) ligt de focus op de inhoudelijke afstemming. In paragraaf 4.2 wordt ingegaan op de verschillende onderzoeksvragen. Hieruit volgen in paragraaf 4.3 samenhangende werkpakketten. Zoals eerder vermeld bevat paragraaf 4.4 het beoordelingskader. Tot slot is in paragraaf 4.5 de planning op hoofdlijnen opgenomen. De procesmatige afstemming tussen de MIRT-Verkenning Oude Lijn en knooppunt Dordrecht, zoals governance, wordt toelicht in het volgende hoofdstuk over projectbeheersing.

4.2 Onderzoeksvragen

In de uitwerking van hoofdkeuzes en samenhang met behulp van functies in paragraaf 3.2 is een aantal onderzoeksvragen aan de orde gekomen. Dit zijn zowel vragen die voor de gehele MIRT-Verkenning Oude Lijn spelen als vragen die specifiek voor knooppunt Dordrecht gelden. De onderzoeken voor

knooppunt Dordrecht hoeven niet te wachten op een formeel besluit over het starten van de analysefase van de MIRT-Verkenning Oude Lijn.

De onderzoeksvragen zijn hier uitgeschreven per fase. Hierbij wordt gekeken naar de start- analysefase. Voor de analysefase wordt hierbij onderscheid gemaakt tussen de MIRT-Verkenning Oude Lijn en knooppunt Dordrecht.

Startfase – Knooppunt Dordrecht

Vraagstuk 1: Onderzoek loopstromen

De onderzoeksvraag luidt:

Welke combinaties van perronontsluitingen en interwijk verbinding zijn kansrijk om te onderzoeken in de (analysefase van de) MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht?

Een loopstromenanalyse is nodig om dit te bepalen (nulmeting en toekomstscenario's zoals benoemd in de (concept) Startbeslissing). Daarbij wordt zowel naar de transferstromen gekeken als naar de stedelijke verplaatsingen door het station.

Vraagstuk 2: Ruimtelijke modellen

De onderzoeksvraag luidt:

Welke ruimtelijke modellen zijn kansrijk gegeven de beoogde ruimtelijke kwaliteit?

Het resultaat moet zijn dat er helderheid is over de mogelijke en haalbare ruimtelijke modellen voor de knoop Dordrecht op basis van:

- een afweging van mogelijke modellen op basis van ruimtelijke kwaliteit,
- inzicht in consequenties voor inpassing met onderscheid in reis-, ontvangst- en omgevingsdomein,
- afhankelijkheden in relatie tot keuzen rond de spoor-/perronopgave.

Daarmee ontstaat er helderheid welke inhoudelijke vervolgstappen voor de knoop gezet moeten worden om te komen tot integrale alternatieven.

Analysefase – MIRT-Verkenning Oude Lijn

Vraagstuk 3: Kansrijke alternatieven

De onderzoeksvraag luidt:

Welke alternatieven (voor de gehele) zijn kansrijk?

Vraagstuk 4: Uitgangspunten MIRT-Verkenning Oude Lijn

De onderzoeksvragen luiden:

- a) Welke uitgangspunten gelden voor de lengte van het sprintermaterieel?
- b) Welke dienstregeling (PHS 6/basis incl. Rotterdam Stadionpark volgens Voorkeursalternatief) wordt gehanteerd als referentie voor het vergelijken van de verschillende eindbeeld alternatieven?

De lengte van het materieel heeft invloed op de benodigde perroncapaciteit en op de benodigde lengte van perrons. Kortere treinen geven meer flexibiliteit in het gebruik van de huidige perronlay-out.

Deze dienstregeling moet helder zijn zodat alle onderdelen van de MIRT-Verkenning Oude Lijn dezelfde basis gebruiken.

De antwoorden op deze onderzoeksvragen zijn nodig voor knoop Dordrecht, maar de beantwoording hoort thuis in deelproject CS&NS.

Vraagstuk 5: Opstelbehoefte en capaciteit te onderzoeken op de hele lijn

De onderzoeksvragen luiden:

- a) Welke opstelcapaciteit is nodig voor het CitySprinter concept en meekoppelkansen voor zichtjaar 2040?

- b) Welke mogelijke locaties zijn er voor opstelruimte langs de (bv. Amstelwijck/Oostkil/Vlaakweg)?
- c) Heeft Weeskinderdijk voldoende capaciteit om de consequenties van bovenstaande op te vangen?

Deze onderzoeksvragen worden beantwoord in het deelproject CS&NS.

Vraagstuk 6: Station Leerpark wel of niet mogelijk

De onderzoeksvraag luidt:

Welke alternatieven maken een nieuw station Leerpark (on)mogelijk?

Tijdens de analysefase volgt uit de uitwerking van de verschillende alternatieven of een nieuw station Leerpark kansrijk is. Of er daadwerkelijk een nieuw station komt, hangt af van de het voorkeursalternatief. Dit besluit hoort bij de afronding van de MIRT-Verkenning Oude Lijn.

De geformuleerde onderzoeksvraag wordt beantwoord in het deelproject CS&NS.

Analysefase – Knooppunt Dordrecht

Vraagstuk 7: Deelproject S&T

De onderzoeksvraag luidt:

Welke varianten (binnen de alternatieven) zijn kansrijk?

In de analysefase worden verschillende varianten onderzocht, denk hierbij aan:

- perronlay-out,
- wijze van perronontsluiting (centraal of dubbel, tunnel en/of traverse),
- stationsdomeinen (ontvangstdomein, verblijfsdomein, loopverbindingszone, reisdomein) en aansluiting op ketenvoorzieningen in het omgevingsdomein (raakvlak met deelproject G&S),

- interwijk verbinding (locatie(s), bovengronds of ondergronds),
- benutting van het monumentale stationsgebouw als entree/ontvangstdomein of als verblijfsdomein,
- positionering entree- en ontvangstdomein(en) Weizigtzijde.

Hierbij zijn de volgende aspecten uit deelproject CS&NS relevant:

- Mogelijkheden voor doortrekken naar Stadspolders (afhankelijk van perronlay-out van ED2),
- Mogelijke dienstregeling naar station Leerpark,
- Mogelijke perronlay-out en kosten van station Leerpark (afhankelijk van dienstregeling).

Vraagstuk 8: Deelproject G&S

De onderzoeksvraag luidt:

Welke mogelijkheden bieden de verschillende alternatieven voor het behalen van de beoogde ruimtelijke kwaliteit? En welke varianten zijn kansrijk?

In de analysefase worden verschillende varianten (binnen de alternatieven) onderzocht, denk hierbij aan:

- positie ketenvoorzieningen
- aansluitingen op netwerkstructuur
- herkenbaarheid/oriëntatie/zichtlijnen op stationsentrees
- wederzijdse meerwaarde positionering gebiedsontwikkeling in relatie tot mobiliteitsstromen van/naar het station

De deelprojecten I&S en G&S zijn nauw met elkaar verweven en daarmee ook de vraagstukken 8 en 9. Dat is ook de reden dat ze in samenhang in de ontwikkeling van integrale alternatieven worden gecombineerd (zie ook paragraaf 4.3).

Vraagstuk 9: Low- en no-regret-maatregelen

De onderzoeksvraag luidt:

Welke onderzoeken/maatregelen kunnen nu al worden uitgevoerd, parallel aan de (totale) MIRT-Verkenning om de kwaliteitsimpuls te versnellen en/of tijdswinst te behalen?

Hier wordt bedoeld maatregelen om opgaven te versnellen, parallel aan de MIRT-Verkenning Oude Lijn en verdere uitwerking daarvan, zie ook paragraaf 3.5. Dit kunnen bijvoorbeeld maatregelen zijn die huidige knelpunten oplossen, voordat de uitvoeringsfase van Oude Lijn gereed is (2040). Ook maatregelen die bijvoorbeeld de verstedelijkingsopgave versnellen kunnen tot de low- en no-regret-maatregelen behoren.

4.3 Werkpakketten

De nadruk in dit plan van aanpak ligt op de samenhangende werkpakketten voor knooppunt Dordrecht. In totaal zijn 6 werkpakketten te onderscheiden, daarvan vijf onderdeel zijn van de MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht en één buiten de scope van de MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht valt (werkpakket 3).

Werkpakket 1: Onderzoeken startfase en probleemanalyse – start- en analysefase

Het eerder geïdentificeerde onderzoek (zie paragraaf 4.2) met betrekking tot loopstromen kan reeds starten (werkpakket 1a). Deze onderzoeken zijn nodig om bij aanvang van de analysefase te komen tot een uitgewerkte probleemanalyse (werkpakket 1b). Dit werkpakket heeft betrekking op deelproject S&T. De probleemanalyse vormt een belangrijke basis voor werkpakket 4.

De volgende producten zijn het resultaat van dit werkpakket:

- Onderzoek loopstromen.
- Probleemanalyse.

Werkpakket 2: Kader ruimtelijke kwaliteit en Klant-Eis-Specificaties – start- en analysefase

Dit werkpakket geeft nadere invulling aan het meetbaar maken van de doelstellingen voor knooppunt Dordrecht. Het eerste onderdeel (2a) is het opstellen van het kader ruimtelijke kwaliteit. Zoals verwoord in hoofdstuk 1 luidt Doelstelling 2: *Het faciliteren van de gebiedsontwikkeling door deze duurzaam te ontsluiten en de ruimtelijke kwaliteit van het stationsgebied te verbeteren.*

Het tweede onderdeel (2b) is het opstellen van Klant Eis Specificaties. De probleemanalyse is hier input voor. Het projectteam (zie paragraaf 5.3) geeft, op basis van het Kader ruimtelijke kwaliteit en de Rapportage ruimtelijke modellen (2a), aan welke eisen er zijn aan station en omgeving vanuit hun rol als eigenaren en concessieverlener. Dit is een belangrijke stap voor de integrale uitwerking van de alternatieven (werkpakket 4).

De volgende producten zijn het resultaat van dit werkpakket:

- Kader ruimtelijke kwaliteit.
- Rapportage ruimtelijke modellen.

Werkpakket 3: Kortetermijnmaatregelen - start- en analysefase

De kortetermijnmaatregelen zijn reeds geïnventariseerd, zie paragraaf 3.4. De onderzoeken, planontwikkeling, ontwerp en realisatie worden door de betreffende stakeholders (gemeente, NS, ProRail) vormgegeven. Deze onderdelen behoren niet tot de MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht, maar dienen wel in samenhang te worden uitgewerkt.

Bij dit werkpakket horen geen producten.

Werkpakket 4: Integrale uitwerking alternatieven - analysefase

In dit werkpakket worden, op basis van de probleemanalyse, de Klant-Eis-Specificatie en het beoordelingskader, de alternatieven verder uitgewerkt en (op hoofdlijnen) ontworpen. Dit werkpakket heeft betrekking op beide deelprojecten (S&T en G&S). Dit werkpakket start met het opstellen van een programma van eisen aan de hand van de probleemanalyse en de KES.

De inbreng van het deelproject CS&NS van de MIRT-Verkenning Oude Lijn vormt belangrijke input om tot een integrale uitwerking van alternatieven te komen op hoofdlijnen (ontwerp, kosten, etc.). Het deelproject S&T kan daarom pas starten nadat binnen het deelproject CS&NS de logistieke analyse is afgerond (werkpakket 1a).

Het deelproject G&S kan in het derde kwartaal van 2022 starten.

Dit werkpakket wordt samen met een combinatie van een ingenieursbureau (inclusief projectmanagement) en een ontwerp bureau uitgewerkt en daarvoor is een inkooptraject nodig.

De integrale uitwerking wordt tezamen met de uitwerking van het deelproject CS&NS in de MIRT-Verkenning Oude Lijn beoordeeld. Met een (kwalitatieve) effectanalyse wordt een deel van het beoordelingskader (zie paragraaf 4.4) bepaald. De overige aspecten worden kwalitatief beoordeeld door het projectteam en benodigde specialisten onder andere vanuit het Q-team voor de ruimtelijke kwaliteit.

ProRail levert daarbij voor deelproject S&T ook een 'Effectrapport 1' op, waarin een eerste impact van de alternatieven op juridische en planologische conditionering (KL3, flora/fauna, bodem, NGE/NGCE, archeologie, eigendomsposities, bestemmingsplan).

De volgende producten zijn het resultaat van dit werkpakket:

- Rapportage van integraal uitgewerkte alternatieven vanuit deelproject S&T én deelproject G&S, inclusief SSK-raming.
- Effectrapport 1 (door ProRail).
- Input NKO vanuit deelproject G&S.

Werkpakket 5: Low- en no-regret maatregelen - start- en analysefase

De uitkomsten van werkpakket 1 en de integrale uitwerking van de alternatieven (werkpakket 4) leiden tot inzichten. Op basis daarvan krijgen de low- en no-regret-maatregelen met eerder genoemde thema's (paragraaf 3.5) nadere invulling. Een beoordeling van mogelijke maatregelen moet leiden tot een duiding in hoeverre de maatregel low- of no-regret is (afhankelijk van de duur van maatregel, kosten etc.). Afhankelijk van de maatregelen heeft dit werkpakket een relatie met deelproject S&T en/of deelproject G&S.

De volgende producten zijn het resultaat van dit werkpakket:

- Notitie van mogelijke low- en no-regret-maatregelen.
- Rapportage en advies over low- en no-regret-maatregelen voor DO Spoorzone en verdere besluitvorming.

Werkpakket 6: Uitwerking kansrijke alternatieven – beoordelingsfase (volgende fase)

Op basis van de Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) worden de kansrijke alternatieven in de beoordelingsfase nader uitgewerkt. Dit werkpakket vormt geen onderdeel van dit Plan van Aanpak maar wordt later uitgewerkt.

4.4 Beoordelingskader

Voor het beoordelingskader voor de MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht wordt het beoordelingskader op hoofdlijnen van de MIRT-Verkenning Oude Lijn aangehouden. De thema's en aspecten uit het beoordelingskader uit de Startbeslissing MIRT-Verkenning Oude Lijn zijn opgenomen in Tabel 4.1, voor nadere toelichting zie de Startbeslissing.

Specifiek voor knooppunt Dordrecht geldt dat het opgestelde ruimtelijke kader nadere invulling geeft aan het thema "Verbetering leefomgevingskwaliteit in steden".

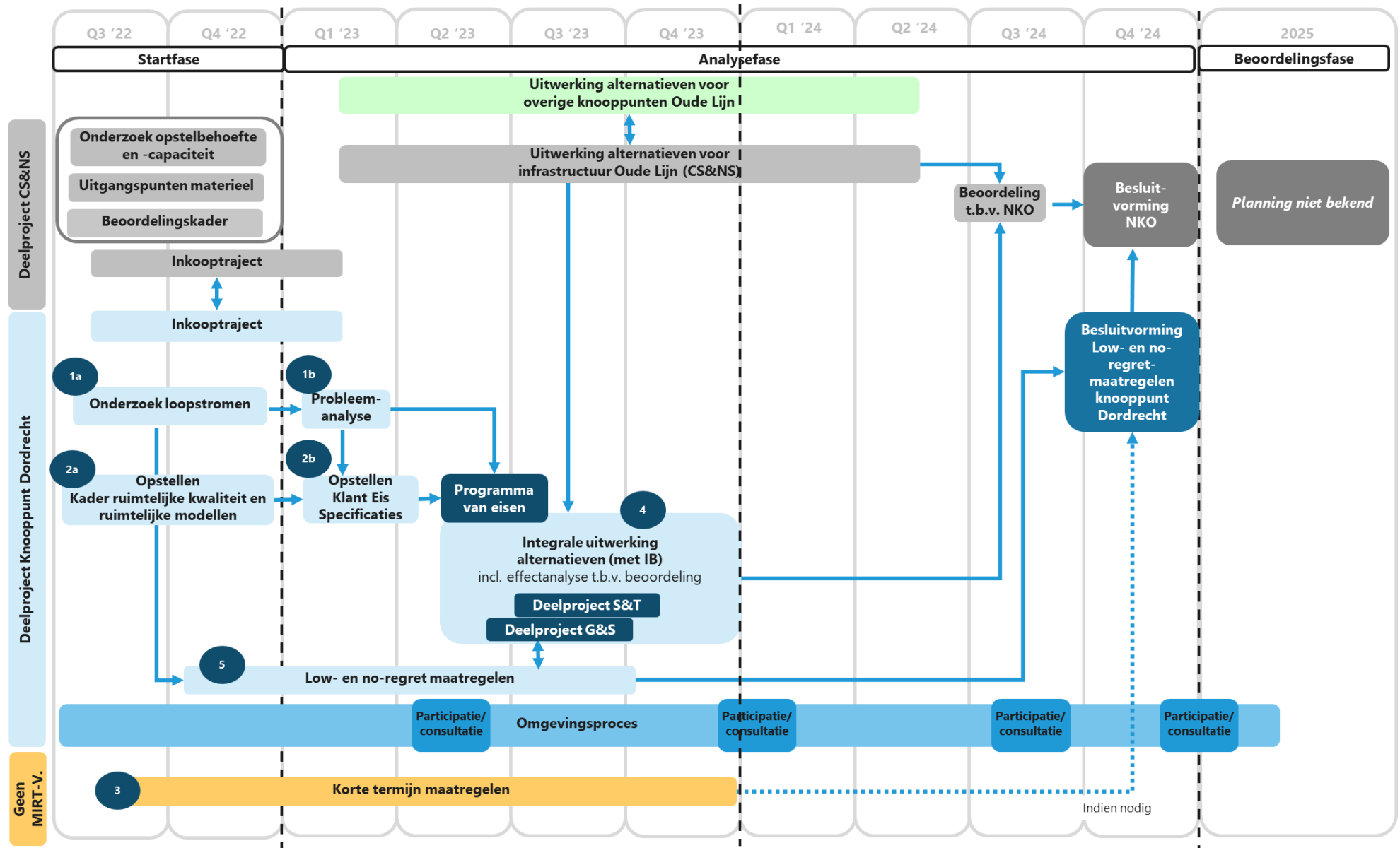
4.5 Planning op hoofdlijnen

Voor de planning op hoofdlijnen wordt aangesloten op de planning en het tempo van de totale MIRT-Verkenning Oude Lijn. In Figuur 4.2 is de planning op hoofdlijnen gevisualiseerd. Hierin is onderscheid gemaakt tussen de onderdelen het infrastructuur en knooppunt Dordrecht van de MIRT-Verkenning Oude Lijn.

De werkpakketten zoals beschreven in paragraaf 4.3 vormen de rode draad van de planning. Tevens is op hoofdlijnen het omgevingsproces geschetst. In hoofdstuk 6 wordt dit toegelicht. Voor de volledigheid en vanwege de relaties zijn ook de kortetermijnmaatregelen opgenomen, welke geen onderdeel zijn van de (totale) MIRT-Verkenning.

Tabel 4.1: Beoordelingskader MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht op basis van beoordelingskader MIRT-Verkenning Oude Lijn

Thema's	Aspect
Verstedelijking (wonen en economische toplocaties) in relatie tot versterken agglomeratiekracht	Ontwikkeling verstedelijkingslocaties
	Ontwikkeling toplocaties
	Sluit aan bij het lokaal DNA
	Complementariteit knooppunten (op -niveau)
Kansen voor mensen vergroten	Afstand tot banen en onderwijsinstellingen
	OV-bereikbaarheid voor mensen
Verbetering leefomgevingskwaliteit in steden	Verbetering leefomgevingskwaliteit
	Verbetering ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit
	Verbeteren wisselwerking knooppunt en de omgeving met de voorzieningen (interactiemilieu)
	Verbeteren samenhang in de stad / slechten spoorbarrière
Mobiliteit/bereikbaarheid	Ontsluiten nieuwe woon- en werklocaties langs de
	Voorkomen vervoerknelpunt
	Beleving van de reizigers (bus/trein/passanten)
	Robuustheid/betrouwbaarheid van het netwerk (spoor en regionaal OV)
	Verbeteren van het functioneren van het netwerk (spoor en regionaal, inclusief transfer)
	Netwerkeffecten landelijk (IC's, goederenvervoer)
	Effect op mobiliteitssysteem (HWN/OWN, fiets, OV, voetganger)
Duurzaamheid/klimaat en energie en circulariteit	Circulariteit en CO2-footprint
	Klimaatbestendigheid
Externe effecten	Luchtkwaliteit
	Geluid
	Trillingen
	Natuur & landschap
	Water & bodem
	Archeologie & Cultuurhistorie
	Gezondheid
	Externe veiligheid
Inpasbaarheid	Ruimtelijke inpasbaarheid oplossingen verkenning
Techniek	Technische maakbaarheid
	Adaptiviteit / Toekomstvastheid
	Faseerbaarheid en realisatietermijn
Kosten	Aanlegkosten, Exploitatie
	Beheerkosten
Participatie	Draagvlak



Figuur 4.2: Planning op hoofdlijnen, start- en analysefase, met doorkijk beoordelingsfase



5. Projectbeheersing

5.1 Projectbeheersingsaspecten

In dit hoofdstuk wordt de projectbeheersing voor de MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht beschreven aan de hand van de GROTIK-aspecten:

- Geld
- Risico's
- Organisatie
- Tijd
- Informatie
- Kwaliteit

In onderstaande paragrafen wordt elk aspect toegelicht.

5.2 Geld

Om een inschatting te maken van de kosten voor de MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht zijn de kosten opgedeeld in de werkpakketen (zoals benoemd in paragraaf 4.3). De kosteninschatting voor de start- en analysefase is opgenomen in Tabel 5.1 (zie volgende pagina). De kosten voor de beoordelings- en besluitvormingsfase zijn voor knooppunt Dordrecht sterk afhankelijk van de kansrijke oplossingen welke na de analysefase in de NKO landen. Vandaar dat er geen kosteninschatting is opgenomen van de beoordelings- en besluitvormingsfase.

Per werkpakket worden de kosten benoemd die ingekocht moeten worden, de eventuele kosten voor het projectteam zijn onderdeel van de post Projectteam knooppunt Dordrecht. De werkpakket 3 (kortetermijnmaatregelen) en 6 (inhoudelijke onderzoek knooppunt Dordrecht) zijn niet opgenomen in de tabel, aangezien deze respectievelijk geen onderdeel van zijn de scope en geen onderdeel zijn van de start- en analysefase.

5.3 Risico's

Het is belangrijk om inzicht te hebben in de risico's van het project zodat daar waar mogelijk bijvoorbeeld beheersmaatregelen kunnen worden meegenomen in het ontwerp of de planning. De belangrijkste risico's voor de MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht inclusief de beheersmaatregelen, zoals bepaald door het projectteam (zie paragraaf 5.4) zijn opgenomen in Tabel 5.2.

Bij de start van elke fase van de MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht (zie Figuur 4.1) wordt een risico-sessie gehouden om met de laatste kennis van zaken opnieuw de risico's te belichten.

Tabel 5.1: Kosteninschatting start- en analysefase MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht

GEEN TABEL OPGENOMEN

Tabel 5.2: Belangrijkste risico's en bijbehorende beheersmaatregelen (conform projectteam)

Risico omschrijving	Oorzaak	Gevolg	Beheersmaatregel(en)
Aanbesteding adviesdiensten MIRT-verkenning Knoop Dordrecht komt niet van de grond	Markt kan capaciteit niet leveren	Onderzoek komt niet op gang, daardoor vertraging	- Marktconsultatie organiseren - Gezamenlijk tenderstrategie ontwikkelen vanuit knooppunten
Planning MIRT-Verkenning CS & NS loopt uit de pas met knoop Dordrecht	- Capaciteit blijkt niet voldoende - Complexiteit van de analyse groter dan gedacht	Onderzoeken in deelproject Station & Transfer kunnen niet starten	- Planningsconflicten in Projectorganisatie vroegtijdig signaleren onderdeel - Plan B maken dat als het optreedt de vertraging te minimaliseren
Scope en opdracht wijzigen gedurende de studie	Door de complexe governance MoVe-opdrachtgeving en speelveld met veel invloedrijke partijen in de Knoop is het risico bovengemiddeld groot dat uitgangspunten voor de studieopdracht en/of topspecificaties lopende de rit wijzigen.	Stagnatie, herwerk, waardoor vertraging en hogere studiekosten	Kritisch zijn op opdracht- en scopewijzigingen: formeel laten bekrachtigen door betreffende gremium
Integraliteit deelpercelen S&T en G&S staat onder druk	Verschil in tempo: gebiedsontwikkeling wacht niet (vanwege urgentie) op integrale studie maar legt voldongen feiten voor herinrichting omgeving op.	Kwaliteitsverlies: Suboptimale in plaats van integrale oplossing	- Tijdig bindende kaders meegeven aan gebiedsontwikkeling die invloed heeft op de Knoop-opgave - Besluitvorming over gebiedsontwikkeling met impact op Knoop-opgave op de juiste tafel beleggen.
De geformuleerde 'Kansrijke Oplossingen' blijken onvoldoende bruikbaar voor vervolg	Het ambitieniveau van partijen overstijgt het haalbare budget. Er zijn onvoldoende betaalbare alternatieven om uit te werken in de beoordelingsfase.	Stagnatie, herwerk (versoberen), waardoor hogere studiekosten en lagere stakeholder-tevredenheid	In de studie altijd ook acceptabele budgetalternatieven in kaart brengen.
Gedurende de looptijd van de MIRT neemt het aantal reizigers op de knoop Dordrecht toe waardoor het te druk wordt	Geplande woningbouw rondom de knoop gaat sneller dan realiseren toekomst bestendige knoop	Onveilige situaties op perron	- Groei aantal reizigers monitoren gedurende looptijd MIRT - Plan opstellen voor dit scenario
Kader ruimtelijk kwaliteit kan wensen NS, ProRail, PZH en gemeenten niet bij elkaar brengen	Ontwikkelvisie Mecanoo is niet te realiseren.	Teleurgestelde partners, mogelijk negatief effect op planning	Escalatie binnen de organisaties van de knooppartners zelf, uiteindelijk via de opdrachtstructuur van MIRT Oude Lijn en MoVe tot aan Ministerie I&W.

Risico omschrijving	Oorzaak	Gevolg	Beheersmaatregel(en)
Het volledige budget gaat aan infra-zaken op waardoor er voor station en omgeving geen geld meer beschikbaar is	Voorzichtige raming	De trein kan 8 keer per uur stoppen maar de doelstelling van de kwaliteitssprong voor de stad (omgevingsdomein) is niet gehaald	Budgetbewaking goed organiseren en hier oog houden voor alle onderdelen.
Bij de co-financiering ophaal ronde weet niemand meer wie wat zou betalen	Afspraken zijn onvoldoende helder en niet goed vastgelegd	Geld tekort	Vanaf september 2022 controllersteam mee laten kijken en laten adviseren over administratie en vastleggen van de verdeling van kosten in relatie met controllersgroep MIRT Oude Lijn.
Beschikbare tijd en/ of commitment van de teamleden wankelt, of veel wijzigingen in teamsamenstelling	Interne wisselingen, personeelstekort, volle agenda's, andere prioriteiten, etc.	Continuïteit van projectkennis onvoldoende geborgd, verstorend voor de voortgang en onderlinge verhoudingen	Aandacht voor de teamspirit, zorg dragen voor goede overdracht bij wisselingen.

5.4 Organisatie (en governance)

Uitgangspunten MIRT-Verkenning Oude Lijn

Het voorstel – zoals besproken in het DO MoVe van 1 juli 2022 – is om een apart Directeuren Overleg en Bestuurlijk Overleg in te richten, waarin de projectsturing is georganiseerd. Hier vinden de belangrijkste afwegingen binnen de scope van de verkenning plaats en worden besluiten over de inhoudelijke koers en vervolgstappen bepaald. De rol van het DO MoVe en de Programmaraad MoVe is niet om de inhoudelijke afweging die binnen het DO en BO heeft plaatsgevonden te toetsen, maar de voorgestelde besluiten te beoordelen op de samenhang met de andere onderdelen van het MoVe-programma en gevolgen voor inhoud, middelen, proces en planning en capaciteit te bezien.

Bestuurlijke besluitvorming vindt plaats in het Bestuurlijk Overleg. Vanuit de verschillende deelprojecten kunnen aanvullende bestuurlijke overlegmomenten georganiseerd worden. Deze hebben een agenderend en adviserend karakter en staan los van de formele besluitvormingslijnen.

De aansturing van de opdracht aan het projectteam knooppunt Dordrecht loopt (inhoudelijk) via de Projectorganisatie. De projectmanager knoop Dordrecht is de opdrachtnemer en lid van het Projectteam Groot (PT-Groot). Het PT-Groot bewaakt de voortgang van inhoud en proces van de MIRT-Verkenning, maakt de agenda voor het DO en bereidt stukken en presentaties voor.

Uitgangspunten knooppunt Dordrecht

Om keuzes te kunnen maken wat betreft de organisatie en bijbehorende governance voor knooppunt Dordrecht is van belang om te definiëren welke taken en verantwoordelijkheden de gemeente, NS, ProRail en de provincie Zuid-

Holland samen hebben om de projectdoelen (zie paragraaf 2.1) te behalen.

Hieruit volgen de volgende taken en verantwoordelijkheden:

- Input verzorgen vanuit de knooppunt Dordrecht voor de MIRT-Verkenning Oude Lijn (allen).
- Afstemming tussen de ruimtelijke ontwikkeling, het station en de ontwikkeling van infrastructuur gaan in een ander tempo (deelproject S&T en deelproject G&S).
- Sturing/inbreng op overkoepelende vragen voor de MIRT-Verkenning Oude Lijn, zoals uitgangspunten over materieel en opstelcapaciteit (zie paragraaf 4.2, vraagstuk 5, 6 en 7) (projectmanager).

Daarnaast hebben de partijen ook taken en verantwoordelijkheden met betrekking tot de kortetermijnmaatregelen (welke geen onderdeel zijn van de MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht): Uitwerken van en afspraken maken over de organisatie, realisatie, en bekostiging van de opgestelde kortetermijnmaatregelen.

Betrokken organen en onderlinge relaties

Om invulling te geven aan de verantwoordelijkheden is onderscheid gemaakt in een aantal organen met bijbehorende taken, het organisatieschema van de verschillende organen is weergegeven in Figuur 5.1:

- **Kernteam:** in het kernteam vindt de afstemming over proces, projectmanagement en raakvlakken van de MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht plaats. Het kernteam komt wekelijks bijeen voor bespreking van voortgang, raakvlakken en beheersing van de verschillende werkpakketen, deelprojecten en kortetermijnmaatregelen.
Het kernteam bestaat uit de projectmanager van het knooppunt Dordrecht, deelprojectmanager S&T, deelprojectmanager G&S, omgevingsmanager en een ondersteuner. Deze rollen worden ingevuld door gemeente Dordrecht en ProRail. De personele invulling van deze rollen is opgenomen in Tabel 5.3.
- **Projectteam:** in het projectteam vindt de inhoudelijke afstemming van producten, aansturing van onderzoeken en voorbereiden van het Directeuren Overleg Spoorzone plaats. Het projectteam komt (afhankelijk van de noodzaak) elke twee of drie weken samen. De aanpak wordt verduidelijkt en er worden afspraken gemaakt over benodigde input vanuit de partijen. De projectteamleden zorgen daarbij voor de afstemming met hun interne organisatie en zorgen dat ook daar duidelijkheid is over het te doorlopen proces. In het projectteam wordt ook de agenda van het Directeuren Overleg voor besproken.
Het projectteam bestaat uit gemeente Dordrecht, NS, ProRail en de provincie Zuid-Holland. De personele invulling van het projectteam is opgenomen in Tabel 5.3.
- **Directeuren Overleg Spoorzone:** het (reeds bestaande) DO Spoorzone is kaderstellend voor knooppunt Dordrecht en ziet toe op bredere afstemming van opgaven buiten de MIRT-Verkenning. Voortgang, beheersing van kaders en eventuele issues die een besluit vragen i.r.t de MIRT-Verkenning komen

aan de orde. Het DO Spoorzone gaat ook over de kortetermijnmaatregelen (welke geen onderdeel zijn van (totale) MIRT-Verkenning). Het DO Spoorzone bestaat uit vertegenwoordiging van de gemeente Dordrecht, NS, ProRail, de provincie Zuid-Holland én Rijkswaterstaat.

- **Besluitvorming Dordtse maatregelen i.r.t. Programmaraad MoVe:**
Bestuurlijke besluitvorming vindt plaats in het Bestuurlijk Overleg. Voor knoop Dordrecht is geen apart Bestuurlijk Overleg ingericht. Wel geldt dat besluitvorming over (kortetermijn- en/of low- en no-regret) maatregelen met financiële consequenties bekrachtig dient te worden via college/raad van gemeente Dordrecht, GS/PS van de provincie Zuid-Holland en Raad van Bestuur/Directie van NS/ProRail.

Tabel 5.3: Personele invulling kern- en projectteam

Rol	Team	Naam	Organisatie
Projectmanager MIRT-Verkenning Knooppunt Dordrecht*	Kernteam en projectteam	Saskia Platenkamp	Gemeente Dordrecht (namens alle partijen)
Plv. projectmanager	Kernteam en projectteam	Richard Dekker	ProRail (namens alle partijen)
Deelprojectmanager S&T	Kernteam en projectteam	Richard Dekker	ProRail
Deelprojectmanager G&S	Kernteam en projectteam	Saskia Platenkamp	Gemeente Dordrecht
Omgevingsmanager	Kernteam en projectteam	n.t.b.	Gemeente Dordrecht
Ondersteuner	Kernteam en projectteam	n.t.b.	Gemeente Dordrecht
Projectteamlid	Projectteam	Alex Bruijn	NS Reizigers
Projectteamlid	Projectteam	Renske Bäckes	NS Stations
Projectteamlid	Projectteam	Eddy le Couvreur	PZH

*de projectmanager vervult tevens de rol van locatieregisseur zoals genoemd in de actieagenda OV-knooppunten

Deelprojecten en werkgroepen

Voor de inhoudelijke uitwerking stuurt het kernteam twee deelprojecten Station & Transfer (S&T) en Gebiedsontwikkeling & Stationsomgeving (G&S) aan. Tevens is er een werkgroep ruimtelijke kwaliteit/Q-team en zal er ook een werkgroep zijn per aanvullend onderzoek, zoals loopstromenanalyse. De verschillende deelprojecten en werkgroepen zijn ook opgenomen in Figuur 5.1 en worden hieronder nader toegelicht:

- **Deelproject Station & Transfer (S&T)**

Dit deelproject wordt in nauwe verbondenheid met het deelproject CS&NS van de MIRT-Verkenning Oude Lijn uitgevoerd. De projectleiding van dit deelproject ligt bij ProRail. ProRail maakt tevens gebruik van haar eigen projectorganisatie, zoals beschreven in Plan van Aanpak deelproject CS&NS. In het deelprojectteam S&T nemen in elk geval gemeente Dordrecht, NS, ProRail en de provincie Zuid-Holland plaats.

- **Deelproject Gebiedsontwikkeling & stationsomgeving (G&S)**

Dit deelproject is nauw verweven is met de gebiedsontwikkeling in Dordrecht. De projectleiding van dit deelproject ligt bij gemeente Dordrecht. In het deelprojectteam G&S nemen in elk geval gemeente Dordrecht, NS, ProRail en de provincie Zuid-Holland plaats.

- **Werkgroep Onderzoeken**

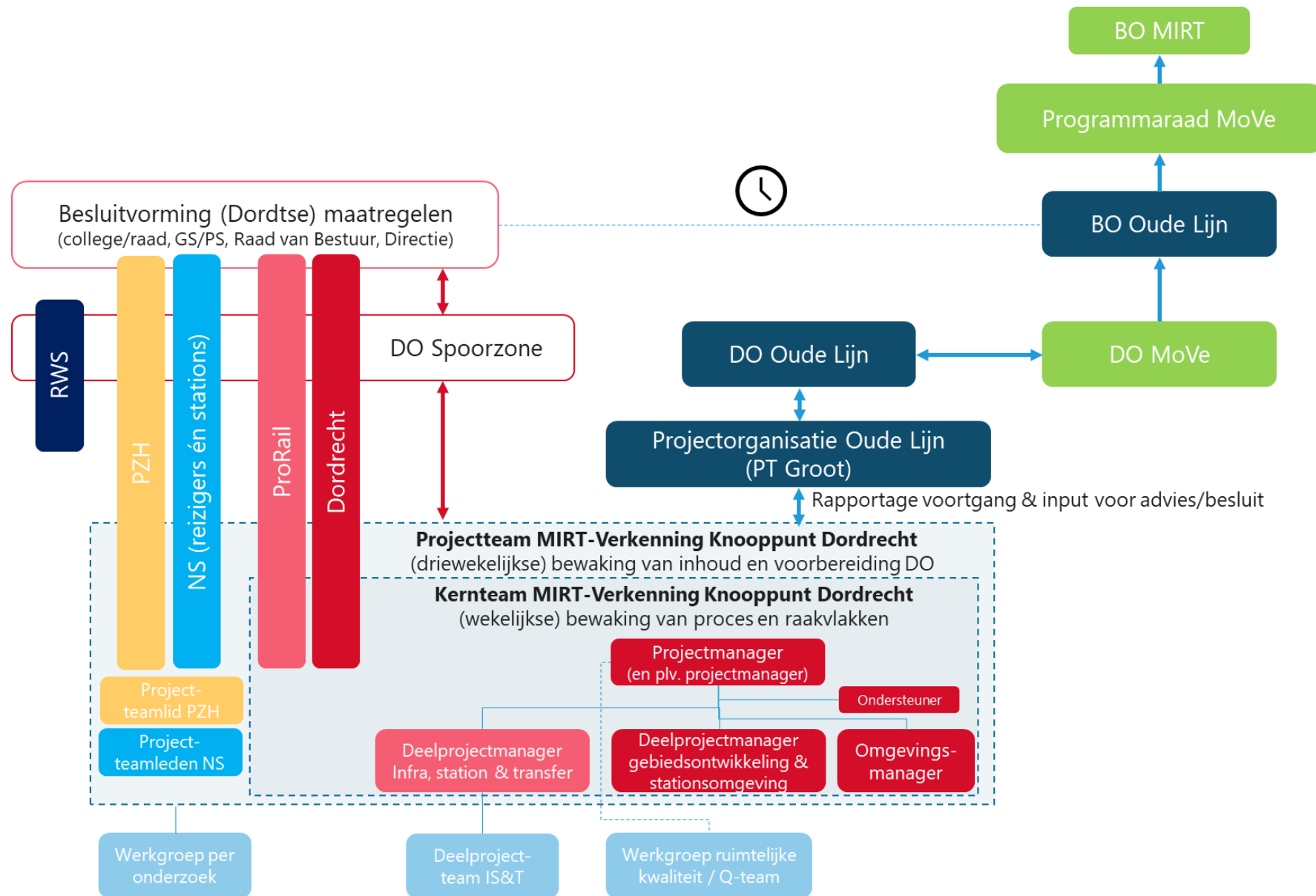
Per onderzoek zal een aparte werkgroep van experts worden gevormd. De werkgroepen worden aangestuurd door het projectteam. De verantwoordelijkheid per werkgroep wordt afgesproken in het projectteam, afhankelijk van het onderwerp en trekker. Afhankelijk van het onderzoek wordt bepaald welke partijen deelnemen aan de werkgroep. De gemeente Dordrecht neemt ook deel aan de werkgroep CS&NS vanwege de nauwe verbondenheid.

- **Werkgroep Ruimtelijke kwaliteit / Q-team**

De werkgroep ruimtelijke kwaliteit, met daarin de gemeente, NS, ProRail, de provincie Zuid-Holland, stedenbouwkundig bureau Mecanoo (in de rol van adviseur van de gemeente) en Bureau Spoorbouwmeester is adviserend orgaan voor ontwerp en vormgevingsopgaven aan het kernteam. In de startfase hebben zij een gezamenlijk kader voor ruimtelijke kwaliteit opgesteld en dat gebruikt wordt in het ontwerpproces van de integrale alternatieven (werkpakket 4).

De werkgroep Ruimtelijke kwaliteit is voor beide deelprojecten S&T en G&S relevant, aansturing van deze werkgroep valt daarom onder de projectmanager (of plaatsvervangend projectmanager) van de MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht.

Voor de analysefase (en later de beoordelingsfase) wordt een Q-team opgericht met de ruimtelijke experts van Bureau Spoorbouwmeester, NS, ProRail en de gemeente. Het Q-team adviseert het kernteam over de beoordeling van de integrale alternatieven op de aspecten ruimtelijke kwaliteit zoals verwoord in het kader ruimtelijke kwaliteit.



Figuur 5.1: Organisatiestructuur

5.5 Tijd

Het aspect tijd is beschreven en weergegeven in de planning op hoofdlijnen in paragraaf 4.5 en Figuur 4.2. De belangrijkste mijlpalen zijn de besluitvormingsmomenten ten behoeve van de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) en ten behoeve van het Voorkeursalternatief (VKA).

5.6 Informatie en Kwaliteit

De kwaliteit van de MIRT-Verkenning knooppunt Dordrecht wordt geborgd door herleidbaar en met elkaar te werken. Een concrete product dat daar aan bijdraagt is de (gezamenlijk) op te stellen Klant-Eis-Specificatie (KES). Dit product vormt de basis voor het programma van eisen wat wordt opgesteld voorafgaand aan de integrale uitwerking van de alternatieven (werkpakket 4). Voorafgaand aan de afronding van dit werkpakket dient te worden aangetoond (door het ingenieursbureau) dat wordt voldaan aan het programma van eisen (PvE). Mocht het onverhoopt nodig zijn om af te wijken van de KES of PvE, dan gebeurt dit in overleg met alle (betreffende) partijen en worden de argumenten gedocumenteerd.

Elk (tussen)product van een werkpakket en/of fase wordt door het kernteam gecontroleerd en vastgesteld. Indien nodig zullen experts worden gebruikt voor de inhoudelijke controle. Op deze manier wordt geborgd dat de kwaliteit van het vorige onderdeel in orde is voordat er nieuwe onderdeel begint.

De kwaliteit van het proces wordt met name gegarandeerd door het voorliggende plan van aanpak, het periodiek opstellen van voortgangsrapportages, archivering, verslaglegging en het uitvoeren van risicoanalyses (zie paragraaf 5.3).



6. Participatie en communicatie

6.1 Samenhang met MIRT-Verkenning Oude Lijn

Het omgevingsmanagement wordt voor de MIRT-Verkenning Oude Lijn als geheel georganiseerd. Daarvoor wordt in de startfase een participatieplan gemaakt. In dit overkoepelende participatieplan zijn de participatiedoelen van de verkenning beschreven. Deze doelen verschillen niet met de doelen in dit plan van aanpak. De doelen van de knopen vullen die van de MIRT-Verkenning Oude Lijn aan.

Voor knooppunt Dordrecht is dat participatie- en communicatieplan het uitgangspunt. Tegelijkertijd zijn er belangen van bewoners die daarin nog niet behartigd zijn. Daarom is het essentieel dat voor het knooppunt Dordrecht ook een apart omgevingsmanagement proces wordt vormgegeven. Daarbij wordt voortgewerkt op de manier waarop de omgeving is betrokken bij de Ontwikkelvisie Spoorzone. Dit participatieproces wordt beschreven in de volgende paragraaf.

6.2 Ontwikkelvisie Spoorzone

De stad Dordrecht heeft samen met Zwijndrecht ambities opgesteld voor binnenstedelijke ontwikkeling langs hoogwaardig OV opgesteld. Belangstellenden zijn hierover actief geïnformeerd en er zijn geen bezwaren tegen de ambities gekomen. De ambities zijn na dit traject in 2019 vastgesteld door beide gemeenteraden.

Vervolgens is een traject gestart in Dordrecht om de ambities verder uit te werken. Op 23 maart 2021 heeft de gemeenteraad van Dordrecht de ontwikkelvisie van de Dordtse Spoorzone omarmd. Hierbij hebben ze de opdracht meegegeven het gesprek met de stad aan te gaan. De gesprekken met de stad hebben in vier sessies plaatsgevonden van september tot en met november 2021 onder leiding van Stichting de STAD. De resultaten van de vier sessies zijn in een boekvorm aangeboden aan de gemeenteraad in januari 2022.

Na de gesprekken met de bewoners over de ambities en droombeelden in de Ontwikkelvisie is overgegaan tot het communicatie- en participatietraject dat dieper op de inhoudelijke uitwerking van de plannen ingaat. Hiervoor is een communicatieplan opgesteld en een participatietool beschikbaar die op de juiste momenten in te doorlopen procedures zal worden ingezet.

6.3 Knooppunt Dordrecht

De knoop Dordrecht werkt met de door de raad vastgestelde omgevingsvisie voor het projectgebied waarin de manier van participeren is vastgelegd. De doelen vanuit het projectgebied en de overkoepelende doelen worden samen gevoegd en op elk abstractie niveau wordt bepaald welke vorm van participatie van toepassing is. Omdat ProRail een groot deel van de verkenning van de knoop Dordrecht van input zal voorzien zal in samenwerking met ProRail worden bepaald welk niveau van participatie wordt ingezet.

Voor knooppunt Dordrecht wordt – gebaseerd op het overkoepelende plan van aanpak van de MIRT-Verkenning – een gezamenlijke omgevingsanalyse gemaakt met een aanpak per stakeholder en een mijlpalenoverzicht voor de komende jaren van de verkenning. Dit wordt uitgewerkt in een participatieplan met een communicatiekalender waarin we aangeven wie verantwoordelijk is voor welke boodschap, wanneer deze naar buiten wordt gebracht en op welke wijze. Het DO Spoorzone zal de uitwerking van de participatie per stap vaststellen.

6.4 Afstemming met andere knooppunten

Participatie en communicatie in deze verkenning kent een grote samenhang maar ook een verschillend tempo per knooppunt. Om in de MIRT Oude Lijn per knoop met eenduidige informatie naar buiten te treden overleggen de omgevingsmanagers van de knooppunten met de omgevingsmanager van ProRail en eventueel ook een omgevingsmanager vanuit het MIRT. Het afstemmen van de participatie en communicatie zal regulier plaats moeten vinden zodat ingespeeld kan worden op plaatselijke actualiteiten maar dan wel in verbinding met de MIRT-doelen.

COLOFON

Klant(en)



ProRail

Auteurs

Marcel Touset

Bas Scholten

Louise Hamilton

