

Inleiding

In deze notitie is de opbrengst van twee werksessies ruimtelijk kwaliteit gehouden op 2 juni en 6 juli 2022 verwoord plus een aantal reviewronden op eerdere versies.

Het doel was om tot een gedragen beeld voor de ruimtelijke kwaliteit voor het station en de openbare ruimte te komen. Het resultaat is deze notitie met daarin een schets van de gedragen ruimtelijke kwaliteit voor het station en de openbare ruimte. Dit vormt het “kader ruimtelijke kwaliteit” voor de ontwikkeling van integrale alternatieven die in de MIRT-Verkenning worden onderzocht en beoordeeld.

Voor de beoordeling van de integrale alternatieven in de MIRT-Verkenning is een beoordelingskader opgesteld. “Ruimtelijke kwaliteit” komt op verschillende manieren terug in aspecten en criteria in dit beoordelingskader. In de bijlage zijn de relevante passages benoemd.

In dit kader is achtereenvolgens beschreven waar partijen het over eens zijn, welke dilemma’s er spelen met betrekking tot (ruimtelijke) kwaliteit en tot welke conclusie dit leidt voor het ontwerpproces van alternatieven in de MIRT-Verkenning. Tot slot wordt geschetst welke functies ruimtelijk vastliggen.

Waar zijn partijen het over eens?

Doelstellingen

De regio Drechtsteden heeft de ambitie om 25.000 woningen te realiseren tot 2040 waarvan een groot deel een relatie heeft met de trein. De gemeente Dordrecht gaat ongeveer 4.000 woningen in de spoorzone realiseren. Daarbij zet de gemeente in op een mobiliteitstransitie waarbij reizigers worden verleid om te lopen, fietsen en het OV te gebruiken in hun verplaatsingen.

Om de groei te faciliteren en de transitie naar duurzame mobiliteit te bewerkstelligen is het noodzakelijk om te investeren in het **verwerken van de in-, uit- en overstappende reizigers** op het vervoersknooppunt op het vervoersknooppunt en tegelijkertijd nieuwe **reizigers te verleiden** om het openbaar vervoer te gebruiken. Dit kan worden gewaarborgd door een comfortabele, compacte en overzichtelijke overstap tussen alle modaliteiten binnen de OV knoop te realiseren.

Karakteristiek aan knoop Dordrecht is dat het een stedelijke noordzijde kent, georiënteerd op de centrumfuncties van de stad, en een parkachtige zuidzijde, georiënteerd op de huidige en geplande woonwijken voorbij het park. Het Weizigtpark biedt kansen voor een aantrekkelijke parkachtige uitstraling van een volwaardige zidentree. Door de **barrière te slechten** die het de spoorbundel nu vormt tussen de noordzijde (20.000 inwoners) en de zuidzijde (80.000 inwoners) ontstaat een **volwaardig tweezijdig station** met een volwaardige entree aan de zuidzijde.

Daarnaast wordt de barrière van de spoorbundel geslecht door het toevoegen van een (al dan niet met het station gekoppelde) **interwijk verbinding**.

Ook de monumentale status van het stationsgebouw biedt kansen om het omgevings- en ontvangstdomein te transformeren tot een **aantrekkelijke entree**. Streven is dat het OV knooppunt de optimale verbinding tussen het mobiliteitsnetwerk en de omgeving wordt. Het monumentale stationsgebouw is hierin een beeldbepalend en betekenisgevend element waarbij de **monumentale waarden maximaal worden ingezet voor de reizigersbeleving**. Een positieve beleving van OV knooppunt en omgeving vergroot de aantrekkingskracht van het OV.

Bovenstaande is verwoord in de doelstellingen van knooppunt Dordrecht¹:

1. Een kwalitatief hoogwaardig multimodaal knooppunt dat vervoerstromen optimaal faciliteert en verknoopt: **verwerken en verleiden reizigers**, door goed verbonden en in de overstap optimaal werkend **tweezijdig station**.
2. Het faciliteren van de gebiedsontwikkeling door deze duurzaam te ontsluiten en de ruimtelijke kwaliteit van het stationsgebied te verbeteren: **barrière van de spoorbundel slechten door toevoegen van een (al dan niet met het station gekoppelde) interwijk verbinding**.
3. Het betekenis geven aan het monumentale stationsgebouw zodat het bijdraagt aan de doelstellingen 1 en 2: **aantrekkelijke entree en maximale inzet monumentale waarden voor reizigersbeleving**.

Ruimtelijke kwaliteit: leidende principes

In het ontwerpen van de integrale alternatieven voor het omgevingsdomein, ontvangstdomein en reisdomein stellen partijen een aantal principes centraal²:

1. Alle domeinen: Voor alle domeinen geldt als uitgangspunt een vloeiende transfer op de OV-knoop bij het ontwerp waarbij alle reizigersvoorzieningen toekomstvast op orde dienen te zijn. Onderdeel daarvan is oriëntatie-gemak voor de reiziger. Bundeling van stromen draagt bij aan sociale veiligheid en draagvlak voor voorzieningen.
2. Omgevingsdomein: Het omgevingsdomein kent een optimale onderlinge overstap met goede wayfinding op voor- en natransport/tussen alle verschillende modaliteiten. Hierbij geldt: de voetganger op één, de fietser op twee, OV op drie en de auto op vier. Dit betekent ook drempelloze, veilige en duurzame verbindingen met straten, het park en voorzieningen van de stad. Het station is duidelijk te herkennen, de routes ernaar toe zijn prettig en logisch, de openbare ruimte is aantrekkelijk en toegankelijk ingericht, het station heeft een uitnodigende entree en de reiziger kan zich goed oriënteren op het station en de omgeving.

¹ Zie het concept Plan van Aanpak Knooppunt Dordrecht t.b.v. MIRT-Verkenning Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn, 15-4-2022

² De domeinen staan omschreven in het visie document 'Het Stationsconcept' <https://www.spoorbeeld.nl/beleid/station/het-stationsconcept>. De eisen uit dit document zijn geheel van toepassing voor alle stationsontwerpen, dus ook voor Dordrecht. De publicatie 'Het Nieuwe Stationskwartier' bouwt op de domeinen systematiek op, maar beschrijft enkel de aanbevelingen voor het omgevingsdomein.

3. Ontvangstdomein: Het ontvangstdomein is aan de stadszijde op een logische en aantrekkelijke plek ingepast in de structuur van het monumentale stationsgebouw. Aan de parkzijde vormt het ontvangstdomein een herkenbare en representatieve schakel tussen het treinstation en het omgevingsdomein. Aan beide ontvangstdomeinen zijn op een uitnodigende en overzichtelijke manier de nodige voorzieningen (reisinfo, kaartverkoop, commercie) gekoppeld. Het aantal ontvangstdomeinen is bij voorkeur tot een minimum gereduceerd. De poortjes op de grens met het reisdomein zijn logisch en met oog voor ruimtelijke kwaliteit ingepast. Bij een eventuele combinatie van stationstransfer en interwijk is er aandacht voor voldoende maat, sociale veiligheid en een mogelijke nachtafsluiting.
4. Verblijfsdomein: Binnen het monumentale stationsgebouw wordt ingezet op het kunnen faciliteren van een verblijfsdomein. Deze is goed vindbaar vanuit de loopstromen en dient als aanvulling op de verblijfskwaliteit in het omgevingsdomein aan weerszijde van het spoor.
5. Reisdomein: Het reisdomein staat in het teken van het gemakkelijk en efficiënt verplaatsen van en naar de trein. De reiziger kan zich goed oriënteren, de transfer ruimtes zijn aantrekkelijk, van voldoende maat en sociaal veilig ingericht. De benodigde stijpunten en voorzieningen zijn logisch en met respect voor de monumentale waarden van het stationscomplex ingepast. Commerciële voorzieningen kunnen ook aan het reisdomein gekoppeld zijn.

Welke dilemma's zijn onderscheiden?

In totaal zijn vijf dilemma's benoemd en op hoofdlijnen uitgewerkt.

1. Langgerekt vs. compact station: randvoorwaarden gebruik spoor worden pas tijdens MIRT-Verkenning bekend

In de MIRT-Verkenning wordt de keuze voor een langgerekt (oost ligging) of compact (west ligging) station beslecht.

Een langgerekt station betekent dat de CitySprinter aan de noordkant (in spoorse termen oostelijke ligging) van het station op een dedicated spoor binnenkomt. Bij een langgerekt station lijkt een layout bestaande uit 2 perronontsluitingen logisch.

Een compact station betekent dat de CitySprinter aan de zuidkant (in spoorse termen westelijke ligging) van het station op een dedicated spoor binnenkomt. Bij een compact station lijkt een layout met 1 perronontsluiting meer voor de hand liggend.

De volgende overwegingen zijn belangrijk voor het bepalen van het aantal perronontsluitingen:

- Belangrijkste argument voor de keuze voor meerdere perronontsluitingen is het verkorten van de reistijd door een snellere overstap binnen en tussen modaliteiten.
- Bij een station met de huidige omvang (aantal 27.860 in- en uitstappers per dag³ excl. Merwedelingelijn in pre-COVID jaar 2019) levert een enkele ontsluiting, waarbij stromen zoveel

³ Bron: [Reizigersgedrag | NS Dashboard \(nsjaarverslag.nl\)](#)

mogelijk gebundeld zijn vaak een beter station op (1 centrale loopverbindingszone als drager). Dit komt de reizigersbeleving, oriëntatie, het kunnen aanbieden van commerciële voorzieningen en de sociale veiligheid ten goede. De locatie van keten-, service-, en commerciële voorzieningen kunnen dan conform het Stationsconcept en Visie op informatie optimaal worden afgestemd op de reizigersstroom.

- Meer perronontsluitingen betekent meer entrees. Elke entree moet een goed ontvangstdomein hebben incl. alle benodigde voorzieningen (kaartverkoop, reisinformatie, OVCP, fietsenstalling etc).
- De mogelijk positieve effecten van meer entrees zijn:
 - Kansen op betere spreiding reizigers op perron en in trein.
 - Kansen voor betere inpassing van vereiste stijgpuntbreedtes in relatie tot beschikbare perronbreedte.
- De mogelijk negatieve effecten van meer entrees zijn:
 - Niet alle entrees zijn optimaal aangesloten op voor- en natransportvoorzieningen. Daarbij geldt dat een toegang zonder fietsenstallingen in de nabijheid overlast creëert door zwerffietsen in de openbare ruimte.
 - Een afname van het draagvlak voor commerciële voorzieningen, waardoor het kwaliteitsniveau lager is.
 - Een groter risico op sociale veiligheidsissues.
 - Meer ruimtebeslag

Conclusie:

Voor de keuze van het aantal perronontsluitingen in het ontwerp wordt in samenhang gekeken naar de hierboven genoemde aspecten: spreiding van reizigers op perron en in de trein, inpassing stijgpuntbreedtes, loopafstanden, reizigersbeleving, oriëntatie en sociale veiligheid.

2. Transfer vs. interwijk: kwaliteit voor welke doelgroep?

In de uitwerking van een van de doelstellingen staat het slechten van de barrière van de spoorbundel door toevoegen van een (al dan niet met het station gekoppelde) interwijk verbinding centraal.

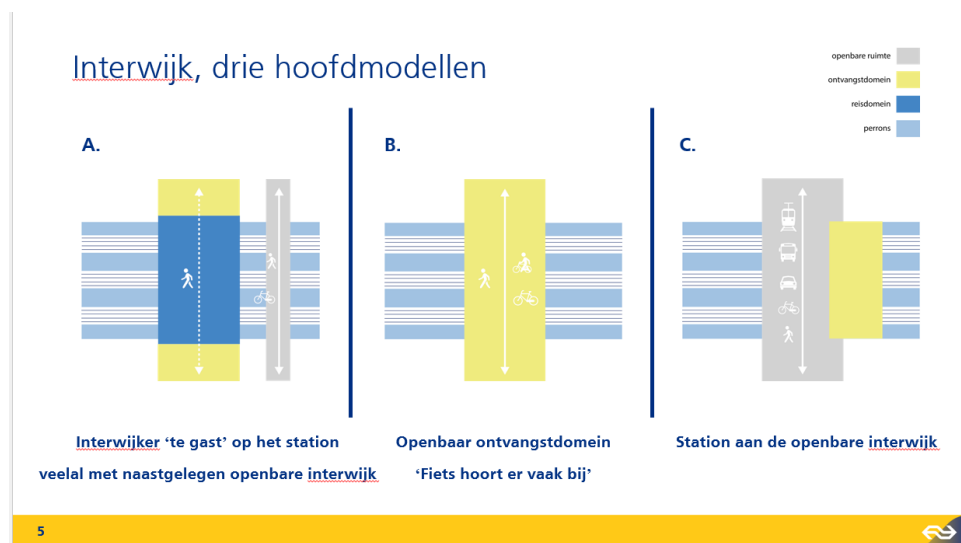
De keuze gaat hier over het mogelijk combineren van de perronontsluiting(en) voor de transfer via een tunnel/traverse én de interwijk functie (verbinding noord- en zuidzijde station voor niet-trein reizigers) of om dit apart vorm te geven. De volgende type reizigers met aandachtspunten voor kwaliteit spelen hierin een rol:

Tabel 1: Overzicht type reiziger en aandachtspunten kwaliteit

Type reiziger	Modaliteit	OV-Chipkaart CiCo	Aandachtspunten kwaliteit
Overstap transfer	Lopen	Alleen bij overstap tussen verschillende vervoerders (op dit moment NS en Qbuzz).	Korte loopstromen en snelle transfer tussen perrons
Herkomst/bestemmings transfer	Lopen (ook van/naar fietsenstalling, busstation en taxistandplaats) of fiets	Ja	Aansluiting op ketenvoorzieningen en voetgangersnetwerk openbare ruimte. Inpassing hellingbanen. Bundeling voorzieningen op station.
Interwijker	Lopen, fiets of scooter	Nee	Maximale aansluiting loop- en fietsroutes noord- en zuidkant, inpassing hellingbanen

De grootte van de stroom van de verschillende type reizigers bepaalt mede welke aandachtspunten voor kwaliteit het belangrijkste zijn. Het loopstromen onderzoek gaat daar antwoord op geven.

De spoorsector heeft haar kennis en ervaring voor dit thema gebundeld in de vorm van een presentatie genaamd 'stations en interwijk'. Dit is een interne presentatie waarin drie hoofdmodellen (incl. referentie beelden) van interwijk naast elkaar zijn gezet, inclusief een aantal afwegingscriteria. Het is geen vastgesteld stuk maar het dient ter inspiratie en voor discussie .



Figuur 1: Interwijk hoofdmodellen, opgesteld door NS (noot: de principes uit 'Het Stationsconcept' blijven hierbij onverlet overeind).

De conclusie van de spoorsector is dat de keuze voor een interwijk model sterk afhankelijk is van:

- Type interwijk: alleen voetgangers of ook fietsers, of ook brommers/scooters, of zelfs gemotoriseerd vervoer (en hulpdiensten)
- Omvang van de reizigers- en interwijkstromen
- Vereiste openingstijden (gedurende treinverkeer of 24/7) en mate van openbaarheid van de interwijkverbinding (nachtafsluiting stationstransfer)
- Ordening van de stationsdomeinen en gewenste overstapkwaliteit en -capaciteit
- Wel of geen bestaand stationsgebouw en aansluiting op het fiets- en voetgangersnetwerk
- Functie van het voorplein

Conclusie:

De interwijk hoofdmodellen gaan gebruikt worden in het ontwerpproces. Daarbij gaat het voor Dordrecht om het toevoegen van een interwijk voor voetgangers, en (rijdende) fietsers en brommers/scooters (en niet voor auto's / bus).

Voor de keuze welke interwijk oplossing aan welk alternatief wordt gekoppeld worden de verhouding tussen type reizigers (overstap transfer, herkomst/bestemming transfer en interwijker) en de aandachtspunten voor kwaliteit van deze type reizigers meegenomen.

3. Tunnel vs. traverse

Het dilemma is hier of de perrons met een tunnel of een traverse worden ontsloten (onder- of bovenlangs). De volgende aandachtspunten spelen hier een rol:

- Te overbruggen hoogteverschil (reizigersgemak)
- Inpasbaarheid van trappen en liften i.r.t. verschil in te overbruggen hoogte
- Inpasbaarheid hellingbanen vs. trappen i.r.t. het verschil in te overbruggen hoogte en de mogelijke routing en aansluiting op stedelijke netwerken
- Toegang tot de fietsenstallingen is integraal onderdeel.
- Sociale veiligheid
- Beleving vanaf de perrons
- Oriëntatie, bijvoorbeeld zicht op de treinen, zicht op perronuitgangen
- Winkelcasco's (in tunnel wel, op traverse minder voordehand liggend)
- Beheer en onderhoud, duurzaamheid

- Consequenties inpassing traverse en tunnel op functioneel en architectonisch niveau voor monumentale stationsgebouw en perronkappen

Conclusie:

Dit is een ontwerp-opgave waarbij oog moet zijn voor het monumentale gebouw. Tunnel en traverse hebben elk hun eigen kwaliteiten en beiden worden meegenomen in de ontwerp-opgave.

4. Rol station: transfer vs. verblijf

Het dilemma is hier de mate waarin wordt ingezet op hoogwaardig verblijfskwaliteit van het station. Door inzet op hoge verblijfskwaliteit kan het station ook onderdeel worden van het stedelijk centrumgebied. Daar staat tegenover het primair ontwerpen van het station op het faciliteren van een snelle transfer.

Verblijfskwaliteit en snelle transfer hoeven elkaar niet uit te sluiten. Het station heeft uiteraard de primaire transfer functie. Voor Dordrecht geldt als uitgangspunt het koppelen van de primaire transfer functie aan de stadsontwikkelingsopgave waarbij het monumentale stationsgebouw hier invulling/uitstraling aan kan geven.

Voor NS is reizigersbeleving een belangrijke drijfveer. Wat verwacht de reiziger op dit station? En op welke wijze kan hieraan worden bijgedragen? Verblijfskwaliteit speelt hierin een belangrijke rol, naast een goed aanbod aan voorzieningen, afgestemd op het aantal en type reiziger. Een positieve wachttijdbeleving op het station draagt naast een prettige reis bij aan stimulering van OV gebruik. Levendigheid in de avonduren draagt bij aan een positieve veiligheidsbeleving.

Conclusie:

In het ontwerpproces wordt de verblijfskwaliteit op het station gekoppeld aan de verhouding tussen typen reizigers (overstap transfer, herkomst/bestemming transfer en interwijker).

5. Monumentale station: uitstraling en kwaliteit

Het station heeft op dit moment twee gezichten: enerzijds de stedelijke entree aan de noordkant en anderzijds een aansluiting die past bij het Weizigtpark aan de zuidkant.

De deelonderwerpen die hierbij spelen:

- De inzet voor het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte.
- Ontwerpopgave: onderzoeken of ruimtes in het stationsgebouw aangesloten kunnen worden op de looproutes van de transfer (met behoud van stationsfunctie) (dilemma: inpasbaarheid trappen / liften) en/of een invulling met stedelijke betekenis kunnen krijgen (zonder behoud stationsfunctie).
- Benutten gezichtsbepalende monumentale waarde stationsgebouw (exterieur én interieur).
- Aansluiten op stedenbouwkundige plannen voor herinrichting Stationsweg en autoluwer maken Burg De Raadsingel.
- Onderscheid in MIRT opgave en lokale ambitie

Conclusie:

Uitgangspunt is dat de monumentale waardes maximaal worden ingezet voor de reizigersbeleving.

Voor de ontwerpopgave is het uitgangspunt dat het station aan beide zijden een eigen karakter behoudt (noordkant stedelijk, zuidkant groen).

Welke functies liggen ruimtelijk vast?

In het ontwerpproces voorknoop Dordrecht is het belangrijk om de kaders van de functies die een plek moeten krijgen te beschrijven. Het belangrijkste daarbij is welke functies vast liggen en wat variabel is.

De volgende functies liggen vast op de huidige plek:

- Het busstation blijft op de huidige plek aan de noordzijde van het station. In het handelingsperspectief is de huidige capaciteit als voldoende beoordeeld.
- De K+R functie aan de noordzijde van het station gecombineerd met de taxistandplaats. Ook hiervoor geldt dat in het handelingsperspectief geen toekomstig capaciteitsknelpunt is geconstateerd.
- De K+R functie aan de zuidzijde van het station. Uitgangspunt is dat de zuidzijde bereikbaar blijft voor gemotoriseerd verkeer voor K+R, P+R en deelmobiliteit.

De volgende functies moeten een plek krijgen, maar niet per se op de huidige plek:

- Behoud van P+R aan de zuidzijde als strategische ruimtereservering voor toekomstige mobiliteitsoplossingen gericht op de last mile. Dit hoeft niet perse in de huidige vorm. Daarbij rekening houdend dat de gemeente Dordrecht zich richt op autoluw inrichten van de stationsomgeving. Ook een mogelijkheid is dat de P+R op de huidige locatie blijft en flexibel

ingezet kan worden met aanbod van (deel)auto's en/of andere vormen van deelmobiliteit gericht op de last mile.

- De fietsenstallingen aan de noord- en zuidzijde blijven, maar kunnen wel anders gesitueerd worden. Dit geldt dus ook voor de nieuwe stalling aan de zuidzijde die in 2023 wordt opgeleverd met ruim 2.000 plekken, dit is in principe een tijdelijke oplossing. Daarmee wordt ook de gewenste toekomstige capaciteit in 2030 voor het station bereikt.
- De volgende functies dienen een goed bereikbare en logisch ingepaste plek te krijgen al dan niet conform de huidige situatie: stationslogistiek, bevoorrading, afvalverwerking, treinvervangend busvervoer, onderhoud- en storingsdienst, calamiteiten etc.

BIJLAGE: Ruimtelijke kwaliteit in het beoordelingskader

In onderstaande tabel is weergegeven hoe voorzien is dat ruimtelijke kwaliteit wordt meegenomen in de beoordeling van alternatieven in deze MIRT-Verkenning. Het beoordelingskader omvat uiteraard meerdere thema's, onderstaande is een uitsnede.

(bron: Beoordelingskader Analysefase MIRT-Verkenning IKOL, versie 0.5, eindconcept 15 juni 2022)

Thema's	Aspect	Criterium (ten opzichte van referentie)	Methodiek	Wanneer kansrijk?
Verbetering leefomgevingskwaliteit in steden	Verbetering leefomgevingskwaliteit	Verbeteren milieukwaliteit op aspecten o.a. lucht, geluid	Kwalitatief (expert judgement)	Oplossing draagt bij aan verbeteren milieukwaliteit
	Verbetering ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit	Bijdrage van de oplossing aan de gewenste verblijfskwaliteit (o.a. monumentale waarde, kwaliteit openbare ruimte, groen en entree van de stad)	Kwalitatief (expert judgement) bv via Bureau Spoorbouwmeester⁴	Oplossing draagt bij aan gewenste verblijfskwaliteit
		Goede oriëntatie, heldere routes en comfortabele overstap naar rest van de stad en andere modaliteiten	Kwalitatief (expert judgement) bv via Bureau Spoorbouwmeester	Oplossing faciliteert goede oriëntatie, heldere routes en comfortabele overstap
	Verbeteren wisselwerking knooppunt en de omgeving met de voorzieningen (interactiemilieu)	Combinatie van activiteiten, wisselwerking binnen en grenzend aan spoor/OV-knoop (in gebouwen en openbare ruimte)	Kwalitatief (expert judgement)	Oplossing levert positieve bijdrage aan het verbeteren van de wisselwerking tussen knooppunt en omgeving (interactiemilieu)
	Verbeteren samenhang in de stad / slechten spoorbarrière	Logische, sociaal veilige, vanzelfsprekende verbindingen tussen beide zijden van de spoorbundel / vervoersknoop	Kwalitatief (expert judgement) bv via Bureau Spoorbouwmeester)	Oplossing verbetert de samenhang in de stad en/of slecht de barrière
Mobiliteit/bereikbaarheid	Beleving van de reizigers (bus/trein/passanten)	Mate waarin oplossing bijdraagt aan (gevoel van) comfort, veiligheid, etc.	Kwalitatief (expert judgement) bv via Bureau Spoorbouwmeester	Oplossing draagt bij aan verbeterde reizigersbeleving

⁴ Met behulp van bouwstenen Nieuwe Stationskwartier <https://www.spoorbeeld.nl/over-ons/methodes/het-nieuwe-stationskwartier>