

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8
Den Haag

Dordrecht, 13 juni 2025

Betreft: Zienswijze Leerpark Dordrecht

Beste heer, mevrouw,

Hieronder treft u onze zienswijze aan van ons over de geplande ontwikkelingen rond de ov-stations en in het bijzonder het Leerpark in Dordrecht. Deze is tot stand gekomen na uitvoerig overleg binnen de afdeling en ook gebaseerd op de kennis en informatie die is verkregen bij de verschillende participatiebijeenskomsten. Hier waren wij ook door u uitgenodigd.

Het gaat hier met name om het Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de milieueffectrapportage van Oude Lijn, project City sprinter en Nieuwe Stations.

Samenvatting

De gekozen locatie van een nieuw station in Dordrecht aan de Oude Lijn ter hoogte van het Leerpark is onjuist. Door een te beperkte opdracht aan ProRail is het effect van het station Leerpark op een ander toekomstig station (station Amstelwijck) niet in kaart gebracht. Die gevolgen blijken funest. Het station Leerpark zal volgens ProRail het veel belangrijkere station Amstelwijck zo goed als onhaalbaar te maken. Station Leerpark verhoudt zich echter in onze ogen als marginaal, breed gevoeld als eigenlijk overbodig tot de veel grotere (rand-)stedelijke betekenis van het station Amstelwijck. Het station Leerpark wordt daardoor een station op de volstrekt verkeerde plek.

Noot: ProRail acht station Amstelwijck alleen haalbaar als station Leerpark of Dordrecht Zuid later wordt afgebroken. In onze ogen een onaantrekkelijk en zeer riskant scenario.

Onze conclusie: een breder onderzoek (stads-/provincie(s)-breed) naar de meest verantwoorde stationslocatie in Dordrecht is nodig. En, dat zal o.i. nooit het station Leerpark zijn.

Zienswijze

Onze zienswijze betreft de nut en noodzaak van het onderdeel station Leerpark in Dordrecht en behandelt achtereenvolgens:

- De Fietsersbond en stations
- Amstelwijck
- Benadering station Leerpark vanuit te kleine scoop
- Voedingsgebied station Leerpark
- Bereikbaarheid Leerpark zonder station
- Scenario's

De Fietsersbond en stations

De Fietsersbond behartigt de belangen van fietsers in brede zin. Dit houdt in dat we fietsen zien binnen de totale scoop van de mobiliteitsketen. We beoordelen daarbij de bestaande situatie gelet op maatregelen in de gehele vervoersketen. Dit omdat ze de kwaliteit en de positie van de fietser beïnvloeden.

In Dordrecht haken we in op het gemeentelijk verkeersbeleid, waarin de STOMP-benadering centraal staat. Daarmee wordt onder meer ingezet op een wijziging in de modal split met een verschuiving naar een grotere rol het langzaam verkeer en OV.

Aangezien er vanuit de beleidsdoelen een sterke positieve samenhang is tussen fiets en OV heeft de samenhang van stations en het fietsnet onze grote aandacht.

Amstelwijck

Wij betrekken ook in samenhang met het station Leerpark de ontwikkeling van het zuidwestelijke stadsdeel van Dordrecht. Hier wordt momenteel de wijk Amstelwijck ontwikkeld. Dit stadsdeel kent al bestaande woongebieden en bedrijfsterreinen. Op het gebied van voorzieningen ontbreekt dusdanig veel, dat mobiliteit over grotere afstanden wordt afgedwongen. Een belangrijk positief onderdeel is een geplande station Amstelwijck. Dit is niet alleen van wijkbelang, maar zelfs Randstedelijk en voor Hoeksche Waard van betekenis. Mede onder invloed van de keuze van de gemeente Dordrecht voor het station Leerpark bedreigt dit de komst van dit veel structurelere station Amstelwijck. Sowieso is dit station veel te ver naar achteren op de kalender beland (2040), qua realisatie. Nog ernstiger is het dat ProRail ons duidelijk maakte dat de kans op station Amstelwijck vanwege de realisatie van station Leerpark zo goed als kansloos is.

Dit werd ons in de MIRT-overleggen, bij navraag, duidelijk gemaakt. Met name de intensiteit van het treinverkeer op het beperkte net, het tekort aan rails en het zeer krappe spoorboekje zijn daar de oorzaak van. Een door Rover voorgestelde alternerende dienstregeling wordt door ProRail zeer problematisch en ongewenste geacht. Dit zou moeten worden onderzocht om een mogelijke uitweg te bieden. In de tijd betekent dit pas de realisatie van een station rond 2040.

Gesteld werd ook dat bij een realisatie van station Amstelwijck het station Leerpark dan wel station Dordrecht Zuid zou moeten verdwijnen.

Hiermee is een onlosmakelijke wederzijdse afhankelijkheid duidelijk gemaakt, waarin de verkeerde keuze wordt gemaakt. Vanuit een beperkt wijkniveau en de daar gelegen onderwijsfunctie is gemeentelijk ingezet op een station Leerpark. Daar wordt echter een station van (Rand-)stedelijk en stadsdeelniveau voor opgeofferd.

Beperkte scoop

Wij deden navraag bij ProRail om deze, in onze ogen, onjuiste keuze te verhelderen.

Er blijkt volgens ons een cruciale tekortkoming in de onderzoeksvraag te zitten. Deze vraag is gesteld door de gemeente aan ProRail. Zij is namelijk gevraagd naar de haalbaarheid van een station op de locatie Leerpark.

Echter, zonder daarbij de effecten en consequenties voor het geplande station Amstelwijck mee te nemen.

Vertegenwoordigers van ProRail maakte ons vele malen duidelijk dat het andere station, station Amstelwijck buiten de scoop viel van hun onderzoek naar de haalbaarheid van het station Leerpark.

Daardoor is het onderzoek en de verdere planvorming en besluitvorming onvoldoende breed getrokken en dus onvolledig. Noodzakelijk is dat een verbreed onderzoek plaats vindt, waarbij het totaalbeeld, inclusief het station Amstelwijck in beeld wordt gebracht.

In onze ogen past het station Amstelwijck namelijk vele malen beter in de doelstellingen van de stations langs de Oude Lijn, vooral in relatie tot woningbouwaantallen, woningbouwplannen en belanghebbenden.

De keuze voor het station Leerpark lijkt te liggen op een kortetermijnwinst op een veel te laag schaalniveau. Dit gaat ten koste van een nu al fors zuidwestelijk stadsdeel met ruim 2.000 woningen, een deel van Sterrenburg (ook ongeveer 2.000 woningen), de bedrijfsterreinen en kantoren en een deel van Hoeksche Waard.

De impact van een uitblijvend station leidt tot een zeer ongewenste toenemende automobilititeit, op het bovenliggende en onderliggende (Dordtse) wegennet. Dit gaat ten koste van het woon- en fietsklimaat.

Bekend is immers dat ov-stations bij voorkeur in een vroeg stadium bij nieuwe woonconcentraties moeten worden gerealiseerd, zodat het gebruik van de trein voor de hand ligt. Een station op langere termijn plannen staat fors op achterstand, omdat dan het gebruik van de auto al is ingesleten. En, het station Amstelwijck staat daarbij nu al op serieuze achterstand.

Voedingsgebied station Leerpark

Logischerwijze behoort bij de keuze van een stationslocatie voldoende reizigerspotentieel in de omgeving. ProRail onderzocht dit en komt op 3.900 in-/uitstappers; voldoende bestaansrecht voor het station Leerpark. Desondanks vinden wij, ondersteund door het kaartbeeld, dat absoluut geen sprake is van een optimale stationslocatie. Opvallend is de overlap van de twee zeer nabijgelegen bestaande stations, en een grote begraafplaats pal naast het station Leerpark. De verbindingen van het Station Dordrecht zijn voor fietsers gestroomlijnd met een route door een park en een lange fietsstraat richting het Leerpark. Voor veel scholieren uit de Alblasserwaard en Hoeksche Waard heeft het station Leerpark geen enkele betekenis, vanwege ontbrekend railvervoer uit die gebieden.

Bereikbaarheid Leerpark zonder station

De centrale ligging van het Leerpark nabij de Sport- en Gezondheidsboulevard bij de knoop van de Laan der VN en de N3 en nabij station Dordrecht Zuid en Station Dordrecht houdt in dat sprake is van een uitstekende ontsluiting. Ook het busvervoer doet de Leerparklocatie aan. Het hoofdfietsnetwerk passeert de locatie. Het Leerpark ligt op 1.200 meter van Dordrecht-Zuid (dus loopafstand) en 1600 meter vanaf Station Dordrecht (goede fietsroute vanaf nieuwe stalling parkzijde). Daarmee is het Leerpark dus goed te bereiken vanaf de huidige stations.

De loop/fietsroute van de Dordrecht-Zuid-richting kan nog worden verbeterd en wellicht moet de naam van Dordrecht-Zuid worden veranderd in Dordrecht-Leerpark, zoals Delft-Zuid is gewijzigd in Delft-Campus.

Scenario's

1. Glibberig, onbetrouwbaar scenario: Leerpark (demontabel) aanleggen met de wetenschap dat opheffing daarvan of van Dordrecht Zuid onvermijdelijk wordt vanwege het belangrijkere station Amstelwijck. Inzetten op zo snel mogelijk realiseren van station Amstelwijck.
2. Leerpark niet aanleggen, en inzetten in hoogste versnelling gericht op realisatie van station Amstelwijck.
3. Zwart, maar dreigend scenario: Station Leerpark wordt aangelegd en verdringt daarmee station Amstelwijck zo goed als zeker van de kaart.

De Fietsersbond Drechtsteden houdt vast aan scenario 2. Scenario 1 is onvoldoende betrouwbaar in een goede afloop ten gunste van een station Amstelwijck. Scenario 3 is onacceptabel en extreem strijdig met het lokale en landelijke verkeersbeleid.

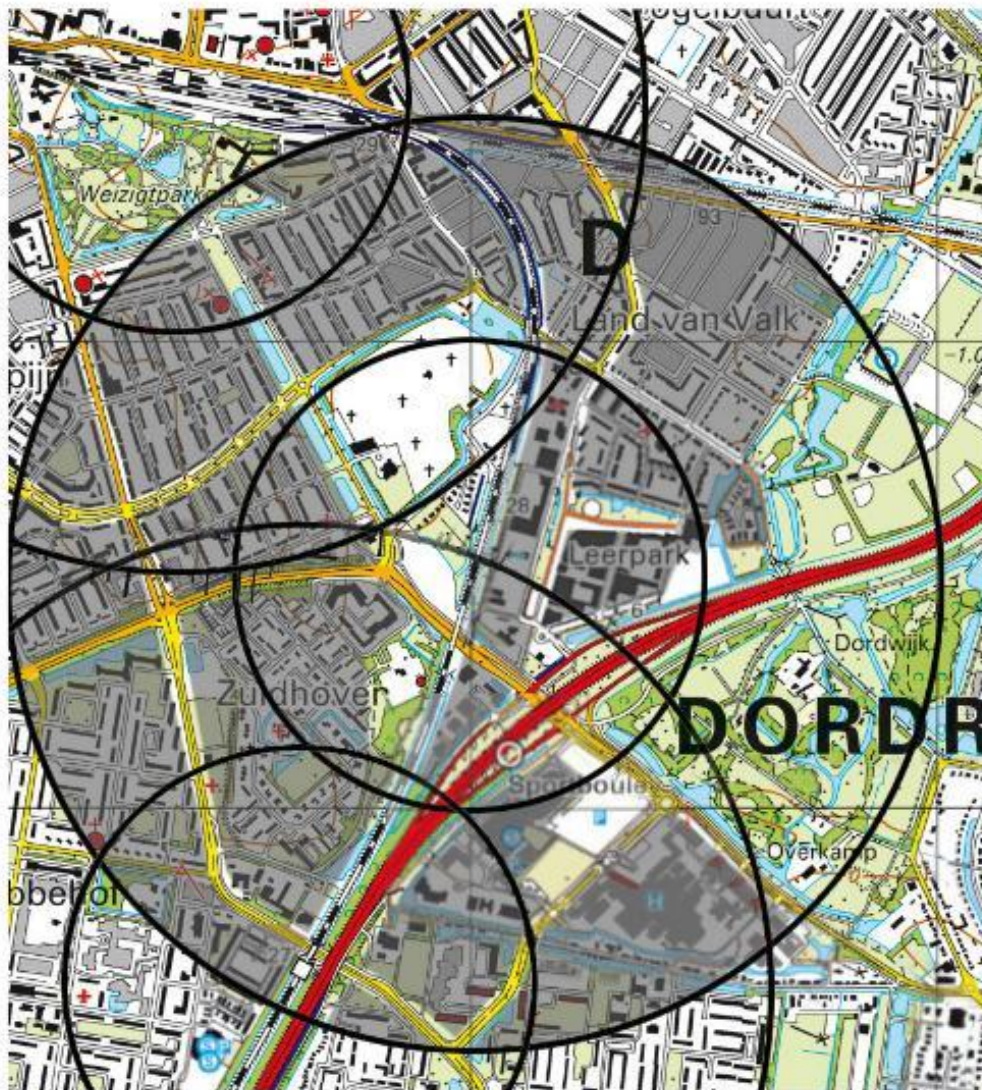
Vriendelijke groet,



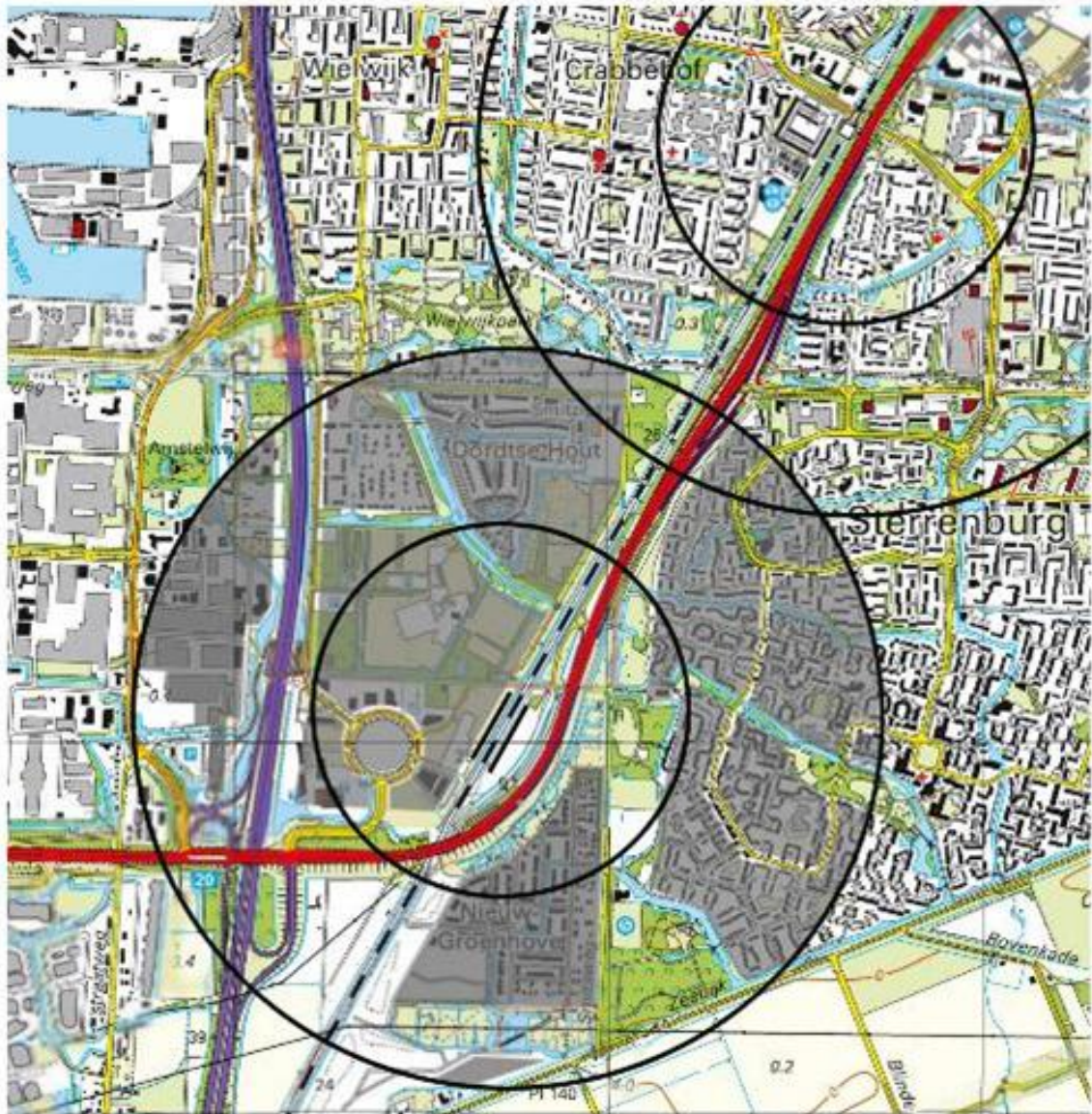
William Nederpelt

Bijlagen

Verschillende kaartbeelden



Globale indicatie van de beperkte invloedssfeer van het Station Leerpark binnen een straal van resp. 500m en 1000m. Een groot aandeel wordt bepaald door parken en nota bene een grote begraafplaats naast het station. Verdere de forse overlap vanzelfde cirkels van de nabijgelegen stations: in het noordwesten het Centraal Station, en vanuit het zuiden de cirkels van Station Dordrecht Zuid. Ook goed te zien de gestroomlijnde verbinding tussen het Centraal Station en een evt. station Leerpark. Dit beeld illustreert de betrekkelijke betekenis en valt in het niet bij een identiek vergelijk met station Amstelwijck.



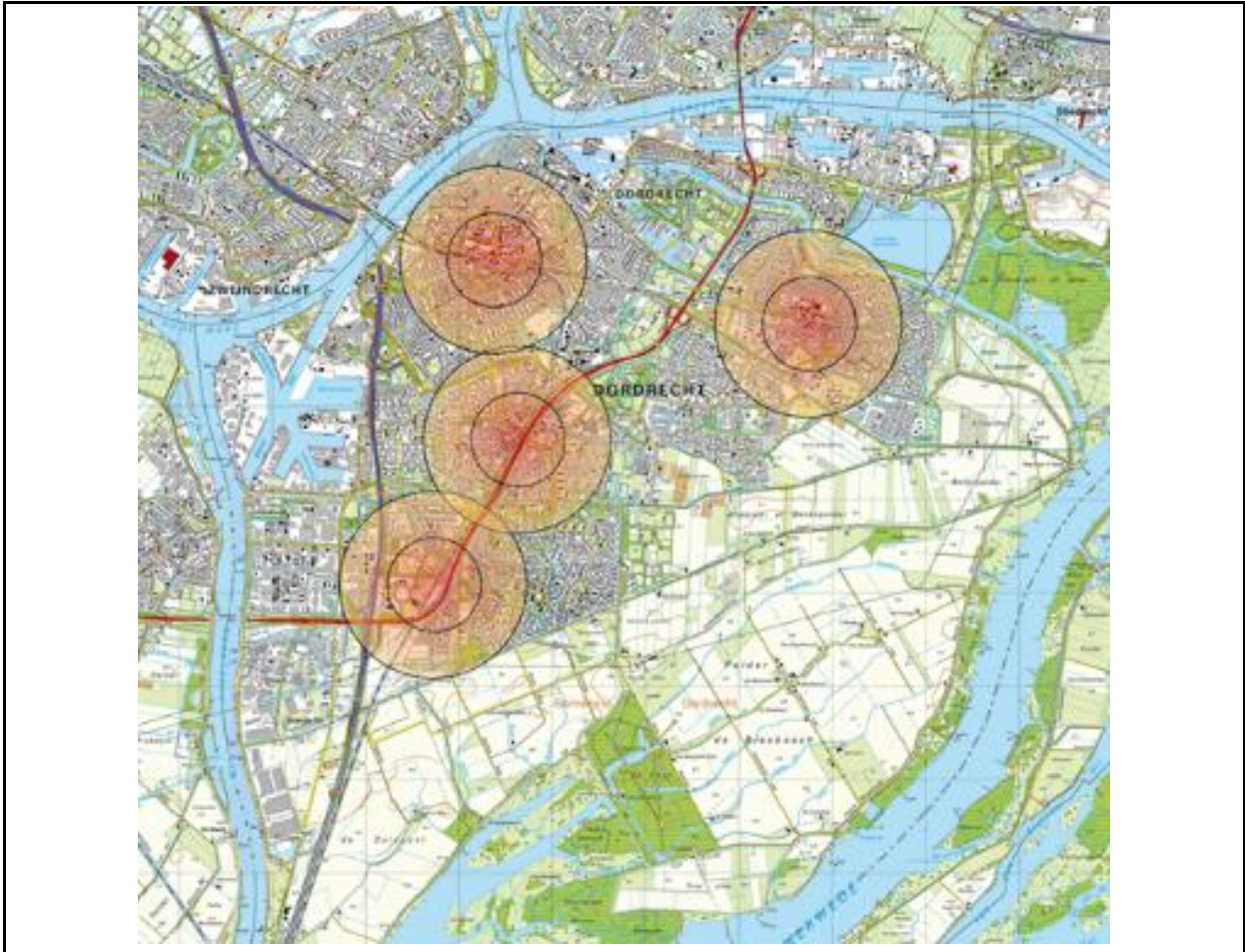
cirkels met straal resp. 500m en 1000m

De invloedscirkels van een toekomstig station Amstelwijk en de aansluiting en fragmentarische overlapping met de cirkel met 1000m straal van station Dordrecht Zuid. Amstelwijk is hier in afgerond uitgebeeld.

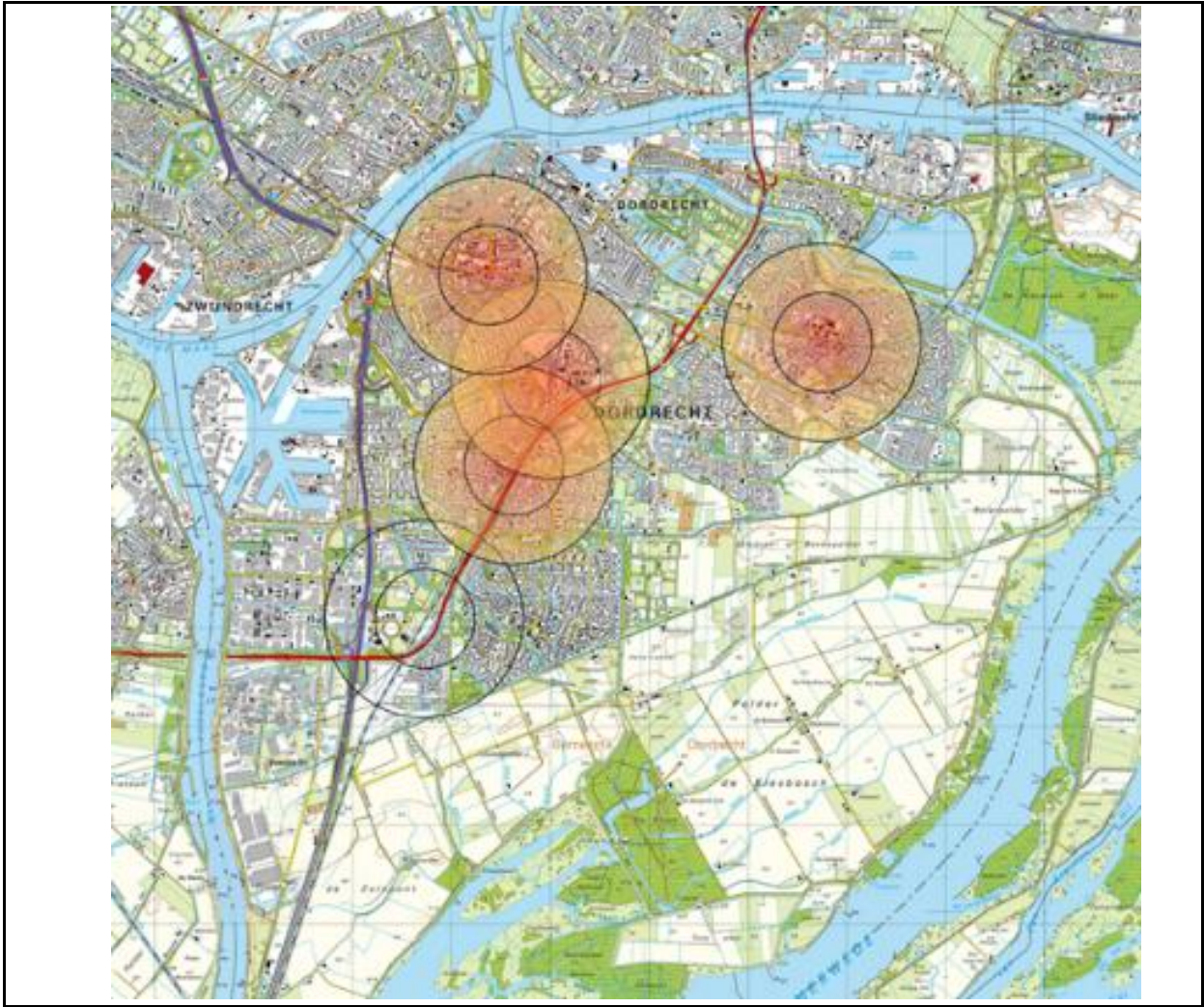
Onmiskenbaar zal station Amstelwijk ook van belang worden voor de aangrenzende werkgebieden langs de Dordtse Kil. Ook op Randstedelijk niveau kan dit station een goede rol vervullen in het afvangen van auto-forensen vanuit Brabant via de Moerdijkbrug naar de Randstad.

Ook blijkt de verbetering voor een groot deel van de Sterrenburg bewoners.

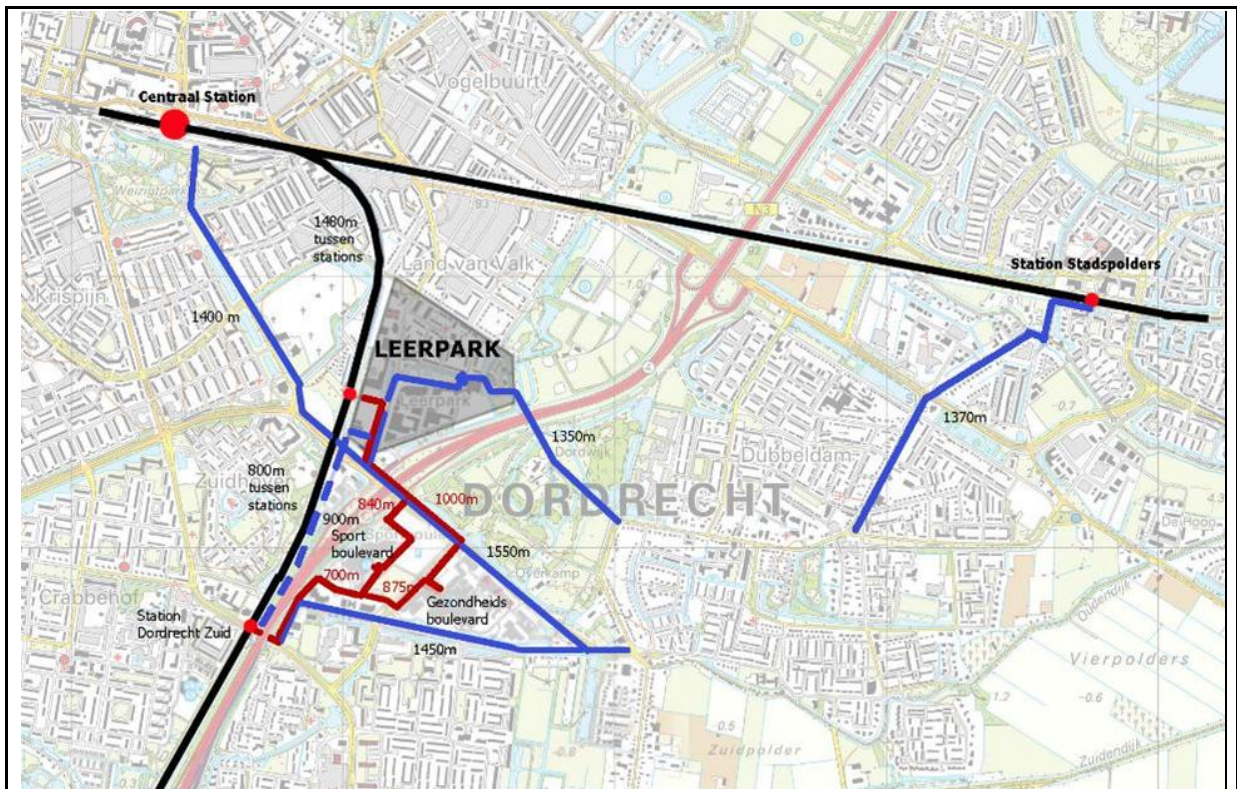
De werkelijke fysieke afstand tot het station zal een genuanceerder patroon geven vanwege barrières en hoeken.



Met Amstelwijk, zonder Leerpark, meest gewenste situatie



Met Leerpark, zonder Amstelwijk = huidige situatie



Op de kaart wordt duidelijk dat de toegevoegde waarde van het station Leerpark uiterst betrekkelijk/minimaal is. Slechts voor het grijs geduide gebied wordt afstandswinst geboekt. De winst komt neer op 800m winst voor de Leerparkers t.o.v. Station Dordrecht Zuid en 1400m vanaf Centraal Station. En daar levert Dordrecht een station Amstelwijck voor in, dat gericht was op een heel stadsdeel met duizenden inwonenden en werkers en Randstadsfunctie. En waar ook een deel van de Hoekse Waard bijkomt. Voor de overige locaties geldt dat: of de afstand tot Station Dordrecht Zuid is gelijk kwaardig, of Centraal Station is aantrekkelijker, of Stadspolder is een alternatief. De afstand van Station Dordrecht Zuid naar de Sport- en Gezondheidsboulevard is korter dan vanaf station Leerpark (rode routes).