

Aan
de gemeenteraad

Datum 26 november 2024
Zaaknummer 2024-0120055
Betreft Start ruimtelijke ordeningsfase vernieuwing station
Dordrecht en directe omgeving

Vergadering van
Portefeuillehouder: Maarten Burggraaf
Begrotingsprogramma Bouwend en Bereikbaar Dordrecht
Kernteam/Opgave: Opgaven - Bouwende Stad
Auteur: Aafke Nijenhuijzen
E-mail: af.nijenhuijzen@dordrecht.nl
Verantwoordelijke: Aafke Nijenhuijzen
Openbaar: Ja

Raadsinformatiebrief

Hoe zijn de bevoegdheden rond dit onderwerp verdeeld?

Indien besluiten bekrachtiging van de raad nodig hebben, worden ze voorgelegd aan de raad. Dit betreft onder andere financiën, visie en strategievorming. Binnen deze door de raad meegegeven kaders is het college bevoegd tot het (laten) uitvoeren van ontwikkelingen in Dordrecht. Voor deze RIB die informatief van aard is, wordt geen besluit verlangd. Het college zal het omgevingsplan naar verwachting eind 2025 aan de raad voorleggen.

Wat is de aanleiding om deze informatie kenbaar te maken?

Dordrecht heeft ambities. Dit betreft onder andere de vernieuwing van station Dordrecht en directe omgeving. Ook ontstaan er de kansen vanuit de lopende MIRT-verkenning Oude Lijn. Om de ambities te verwezenlijken (en kansen te grijpen) zijn nadere onderzoeken en een omgevingsplan nodig. Daarom geeft het college opdracht tot het uitvoeren van onderzoeken (en het voeren van gesprekken) ten behoeve van een op te stellen ontwerp-omgevingsplan. Op basis van de resultaten van de afgelopen periode en van de te verrichten onderzoeken en ontwerpstudies start het college de ruimtelijke ordeningsfase wat resulteert in een ontwerp-omgevingsplan.

De vernieuwing van station Dordrecht en directe omgeving houdt direct verband met de MIRT-verkenning Oude Lijn (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). De Oude Lijn is de spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht. In de MIRT-verkenning wordt onderzocht welke aanpassingen nodig zijn om het station de komende decennia beter te laten functioneren. Onderdelen van de verkenning zijn ook onderzoeken dan wel optimalisaties van het gebruik van het stationsgebouw, de gewenste ruimtelijke aanpassingen aan het spoor en aangrenzende openbare ruimte en betere langzaam verkeersverbindingen naar het station en het spoor kruisend.

De besluitvorming over de aanpassingen van station Dordrecht zijn project- en gemeente overstijgend en maakt onderdeel uit van de MIRT verkenning Oude Lijn, inclusief de daartoe benodigde bestuurlijke besluitvorming. Prioriteit vanuit de projecten MIRT is de uitvoering van gewenste en noodzakelijke aanpassingen te maximaliseren door het vroegtijdig wegnemen van eventuele belemmeringen en het versterken van de propositie in het kader van de MIRT. Concreet betekent dit voor het omgevingsplan Vernieuwing station Dordrecht en directe omgeving:

1. het zorgdragen dat de gewenste aanpassingen aan het station Dordrecht ook planologisch ingebed kunnen worden,
2. het inpassen van het station in een uitnodigende stationsomgeving met bijpassende en goed gesitueerde reizigersvoorzieningen,
3. het versterken van vooral de verbindingen van het station naar de eindbestemmingen in de omgeving (fixing the link, last mile) waarbij het STOMP principe leidend is,
4. verbetering interwijk verbindingen voor langzaam verkeer door vermindering van barrièrewerking van de sporenbundel.

Voor een groter gebied dan het omgevingsplan 'Vernieuwing station Dordrecht en directe omgeving', geldt het versterken van het reizigersaanbod door verdere verstedelijking aan weerszijde van het spoor. Voorbeelden zijn de gebiedsontwikkeling Spuiboulevard aan de centrumzijde en de gebiedsontwikkeling Maasterras aan de zijde van het Weizigtpark.

Het is van belang dat een omgevingsplan de gewenste vernieuwing in dit gebied mogelijk maakt zodat een toekomstbestendig station ontstaat. Onderdelen daarvan zijn een passend gebruik (dan wel een daarbij passende functie) van het monumentale stationsgebouw, het inpassen van nieuwe ontsluitingen van het station waaronder de Metropolitane fietsroute van Dordrecht naar Rotterdam, de ruimtelijke inpassing van goede interwijk verbindingen voor langzaam verkeer, verplaatsing oranje & washuis, enzovoort. Het college wil dit planologisch mogelijk maken.

Het op te stellen omgevingsplan zal transformatie in de gewenste richting mogelijk maken.

Wat is de te delen informatie?

Station Dordrecht ligt tussen de negentiende-eeuwse schil en de uitbreidingswijken ten zuiden hiervan. Direct aangrenzend aan de zuidzijde ligt het vernieuwde Weizigtpark. Aangrenzend aan het plangebied, aan de zuidoostzijde wordt Thureborgh vernieuwd (en omvat straks 450 appartementen voor jongeren). Een gebied dat zich vanwege de nabijheid van het centrum en goed openbaar vervoer uitstekend leent voor verdichting.

De afgelopen periode heeft de MIRT-verkenning Oude Lijn benut om door middel van ontwerpend onderzoek een zo breed mogelijk kader aan bouwstenen te definiëren voor het station en het spoor. Door met name de onmogelijke en onwenselijke invullingen te benoemen is gekomen tot de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO). De overgebleven bouwstenen vormen het ruimtelijk kader voor het te vervaardigen omgevingsplan. De gemeente Dordrecht is actief en intensief betrokken bij deze verkenning, met name voor de Knoop Dordrecht (huidig station Dordrecht) en de voorgenomen komst van een extra station bij Leerpark. Dit extra station is uitdrukkelijk geen onderdeel van het in deze brief beschreven omgevingsplan, maar doorloopt een eigen planologisch proces (zie RIB zaaknummer 2024-0094648, d.d. 17 september 2024).

Daarnaast is een eerste onderzoek gedaan naar het inpassen van de Metropolitane fietsroute Dordrecht Rotterdam. Ook zal nader onderzoek worden gedaan naar inpassing van de gewenste infrastructuur en buitenruimte tussen (de nieuwbouw van) Thureborgh en het spoor.

De gewenste aanpassingen van het te vernieuwen station Dordrecht is onderdeel van de MIRT-verkenning. Het op te stellen omgevingsplan beslaat zowel het vernieuwde station als de belangrijke aangrenzende (openbare) ruimten. De begrenzing van het plangebied Stadsas Dordt ter plaatse van station Dordrecht is veel ruimer en omvat onder andere het gehele Weizigtpark.



Figuur: Begrenzing Omgevingsplan Vernieuwing station Dordrecht en directe omgeving (als tekening gereed is wordt deze ingepast).

De directe stationsomgeving beslaat globaal het gebied dat in het westen begrensd wordt door de Krispijntunnel, in het zuiden door het zes meter brede fiets-/voetpad tussen Krispijnseweg en fietsenstalling en vervolgens noordelijke grens bebouwing Thureborgh en Markettenweg, de Transvaaltunnel in het oosten en in het noorden (van oost naar west) openbaar gebied tot bebouwing ten noorden Transvaalstraat en Burgemeester de Raadsingel (tot nummer 97).

Aanleiding en doel

De vernieuwing van het station Dordrecht en directe omgeving is onderdeel van de ambities van de gemeente Dordrecht om openbaar vervoer te verbeteren (trein- en busstation), de langzaam verkeersstructuur te optimaliseren en daarmee de sociaaleconomische positie van de stad te versterken zodat het voorzieningenniveau in stand blijft. Het plangebied is onderdeel van het programma Stadsas Dordt (voorheen Dordtse Spoorzone).

Dordrecht heeft in de Ontwikkelvisie Dordtse Spoorzone (Mecanoo 2021) haar ambities en uitgangspunten voor binnenstedelijke vernieuwing rondom het spoor vastgelegd. Hiermee worden extra woningen gebouwd, wordt ruimte gecreëerd voor banen, worden diverse mobiliteitsmaatregelen gerealiseerd en ontstaat een duurzamere en gezondere stad. Ook zijn op basis van de maatschappelijke businesscase de gemeentelijke middelen gereserveerd in de reservering Agenda Dordrecht 2030. Deze gemeentelijke middelen dienen onder andere om als cofinanciering in te zetten bij subsidieaanvragen en een begin te kunnen maken met de gewenste ontwikkeling. Deze ontwikkelingen hebben vooral betrekking op een betere leefbaarheid en

bereikbaarheid waaronder verbetering fietsinfrastructuur en vermindering barrière werking door het spoor voor langzaam verkeer.

In november 2022 is in het Bestuurlijk Overleg MIRT het besluit genomen om de zogenaamde MIRT-verkenning Oude Lijn te starten. Daaruit voortkomende spoorse aanpassingen (waaronder vernieuwing station Dordrecht en directe omgeving) ondersteunen de voorziene voorbereiding en realisatie van de projecten die gebundeld zijn in het programma Stadsas Dordt. De mobiliteitsopgave van de groei qua inwoners en woningen wordt via het STOMP-principe geacommodeerd. In de planning van het MIRT traject zijn eind 2024 de kansrijke oplossingsrichtingen (NKO) in beeld gebracht en wordt eind 2025 een voorkeursalternatief (VKA) gekozen.

De ambitie van Dordrecht is om het station voor 2030 aan te passen, te vernieuwen, maar daarbij zijn we ook afhankelijk van (de besluitvorming van) andere partijen. Als gemeente gaan we ons maximaal inspannen om het vernieuwde station en aangepaste omgeving er ook echt te laten komen, mede door het wegnemen van potentiële (planologische) belemmeringen, het inpassen van de bij het station horende (keten-)voorzieningen, het verbeteren van de interwijk verbindingen voor fietsen en voetgangers en het versterken van de propositie (de verdere groei van het aantal reizigers).

In de MIRT-verkenning wordt onder andere onderzocht of het spoor meer ruimte nodig heeft en waar infrastructuur moet worden toegevoegd of juist voor vergroening kan worden gezorgd.

Hoe verder na deze raadsinformatiebrief?

In het op te stellen omgevingsplan voor het station Dordrecht en de stationsomgeving worden de ambities voor, en beperkingen van concreet gemaakt en integraal afgewogen. Ons college streeft daarbij een bredere ontwikkeling van het station en de stationsomgeving na.

Voor de verdere ontwikkeling van het gebied Station Dordrecht en Omgeving (verbetering station en ontsluiting) is onder andere een stedenbouwkundige verdiepingsslag nodig. Hieronder enkele van de meest in het oog springende thema's die een prominente rol spelen op deze plek:

- Nieuwe functie monumentale stationsgebouw aan de noordzijde in overleg met eigenaar NS-stations en Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed;
- Verbeteren en inpassen nieuwe infrastructuur volgens het STOMP-principe, waaronder de Metropolitane fietsroute Dordrecht Rotterdam;
- Het optimaliseren en eventueel uitbreiden van sporen en perrons met het oog op de geprognosticeerde toename in reizigers;
- Het verbeteren van de interwijk verbindingen voor langzaam verkeer;
- Het onderzoeken van de rol van het station op sociaaleconomisch gebied en in de bredere stedelijke context. In dit kader kan gedacht worden aan programmering kantoren. De actualisatie van de regionale kantorenvisie Zuid-Holland Zuid, in opdracht van de Provincie, heeft als uitkomst voor Dordrecht dat we in het stationsgebied meters kantoren hebben toe te voegen om te voldoen aan de regionale doelstellingen en om de economische doelen op werkgelegenheid te kunnen behalen.

Het college geeft richting aan de ontwikkeling van het station Dordrecht (in overleg met Provincie Zuid Holland, NS, ProRail, ministerie IenW en VRO) en de omgeving hiervan. De in deze RIB beschreven onderwerpen krijgen hun beslag in de volgende fase, namelijk die van het Omgevingsplan en alle daarbij horende onderzoeken en documenten. Met de kennis van nu ziet de planning van het omgevingsplan er als volgt uit.

Q4 2024	Collegebesluit start opstellen omgevingsplan vernieuwing station Dordrecht en directe omgeving.
Q3 2025	Collegebesluit ontwerp omgevingsplan ter inzage leggen.
Q4 2025	Raad neemt besluit over vaststelling omgevingsplan.

De ambities rijken ver en de vele factoren die een rol spelen maken een goede, gedragen en

uiteindelijk succesvolle ontwikkeling van deze plek complex. Door dit gezamenlijk in een zorgvuldig proces op te pakken kan het zeker slagen.

Welke kosten zijn verbonden aan het proces?

Onder verwijzing naar raadsbesluit van 6 februari 2024 (2023-0168394) heeft uw raad krediet beschikbaar gesteld voor personeel en out of pocket kosten om het omgevingsplan tot stand te brengen. Dit krediet wordt voor nu alsnog afdoende verondersteld.

De gemeente heeft toegezegd om bij te dragen in de studiekosten Oude Lijn en 23,8 miljoen euro te reserveren voor het MIRT. Deze 23,8 miljoen euro is gelabeld aan het MIRT als onderdeel van de 140 miljoen in de reservering Agenda Dordrecht 2030. Deze 23,8 miljoen zijn bestemd voor Dordtse maatregelen in infra en in de openbare ruimte. Voor andere maatregelen "binnen de stationspoortjes" en voor het stationsgebouw zelf is geen geld binnen Dordrecht beschikbaar gesteld en wordt verondersteld gedragen te worden door het Rijk.

Wat zijn de belangrijkste gerelateerde besluiten?

[Vaststellen Mobiliteitsplan Dordrecht 2040](#) - raadsvoorstel

[Beschikbaar stellen van een voorbereidingsbudget voor Stadsas Dordt en aanvullend budget ten behoeve van verwervingen in het Maasterras](#)- raadsvoorstel

[Startbeslissing MIRT Oude Lijn Dordrecht Leiden](#) - raadsinformatiebrief

[MIRT Oude Lijn en Nationaal Groeifonds](#) - raadsinformatiebrief

[Beschikbaar stellen van een voorbereidingskrediet Maasterras Dordrecht CS](#)- raadsvoorstel

[Reserveringen Agenda Dordrecht 2030](#)- raadsvoorstel

[Vaststellen Ontwikkelvisie Spoorzone van ambitie naar realisatie](#)- raadsvoorstel

[Vaststellen deel 2 Ontwikkelvisie Spoorzone Dordrecht](#) - raadsvoorstel

[Ambitiedocument Spoorzone Zwijndrecht Dordrecht](#) - raadsinformatiebrief

[Ontwikkelvisie Spoorzone](#) - raadsinformatiebrief

Het college van Burgemeester en Wethouders

C.H.W.M. Post
secretaris

P.A.C.M. van der Velden
burgemeester