

6^e VOORTGANGSBERICHT PROGRAMMA STADSAS DORDT

Maasterras + rondom Station Dordrecht + Knoop Leerpark incl. station campus Leerpark + MIRT vernieuwen station Dordrecht

Algemeen

Datum van gegevens: 30-06-2025
Programma: Stadsas Dordt
Projectkenmerk: Gebiedsontwikkeling & Investeringsprojecten
Portefeuillehouders: M. Burggraaf en R. van der Linden

Dit voortgangsbericht betreft de periode 1 januari 2025 tot en met 30 juni 2025.

Quickscan GROTIKS-aspecten*

	31-12-2024							30-06-2025**						
	G	R	O	T	I	K	S	G	R	O	T	I	K	S
Overkoepelend programma Stadsas	x	R	x	T	I	x	x							
Maasterras														
Leerpark incl. MIRT Leerpark														
Rondom station Dordrecht														
MIRT vernieuwen station Dordrecht														

 Groen = verloopt naar wens, beheersing door maatregelen mogelijk

 Oranje = enkele risico's, effect beheersmaatregelen nog onzeker

 Rood = risico's doen zich voor, directe actie vereist

G=Geld, R=Risico, O=Organisatie, T=Tijd, I=Informatie, K=Kwaliteit, S=Scope.

* Zie voor een toelichting de betreffende paragrafen verderop in dit document.

** Vanaf het 6^e voortgangsbericht rapporteert het overkoepelend programma over alle GROTIKS-aspecten.

Overkoepelend programma Stadsas Dordt

Het programma Stadsas Dordt is een voorname pijler in de Agenda Dordrecht 2030. Het programma draagt bij aan de groeiambities die Dordrecht heeft en de verbetering van de sociaaleconomische positie.

Het programma Stadsas Dordt bestaat uit drie projectgebieden langs het spoor (Leerpark, rondom station Dordrecht en Maasterras). Via deze gebiedsontwikkelingen worden delen van de stad – die gescheiden worden door het spoor en andere grote infrastructuur – beter met elkaar verbonden. Knopen langs het spoor zijn bij uitstek de locaties waar op duurzame wijze aan stedelijke verdichting kan worden gewerkt.

Daarnaast wordt er vanuit de Stadsas Dordt invulling gegeven aan de Dordtse bijdrage aan de MIRT-verkenning Oude Lijn (stations Dordrecht en campus Leerpark).

De vier programmaonderdelen worden vanuit het overkoepelende programmabureau ondersteund en aangestuurd.

In de uitwerking van het programma Stadsas Dordt worden, via de projecten, de ambities uit het coalitieakkoord Dordrecht (31 mei 2022) en de Omgevingsvisie Dordrecht uitgewerkt en uitgevoerd, te weten:

1. Dordrecht is een aantrekkelijke stad;
2. Dordrecht is een bereikbare stad;
3. Dordrecht is een gezonde stad;
4. Dordrecht heeft een toekomstbestendige economie;
5. Dordrecht is in 2040 een klimaatbestendige stad;
6. Dordrecht is in 2040 een duurzame en klimaatneutrale stad;
7. Dordrecht beschermt en bevordert de biodiversiteit.

Er is een raadsvoorstel in voorbereiding voor de personele inzet en onderzoekskosten voor het gehele programma Stadsas Dordt. Deze kredietaanvraag betreft de jaren 2025-2027. Daarmee kan de komende jaren

verder worden gewerkt om ambities op onder andere het gebied van woningbouw, bereikbaarheid en werkgelegenheid waar te maken en de sociaaleconomische positie van Dordrecht te verbeteren.

Met het raadsbesluit 'bestemmingsplan Maasterras fase 1' (2 juli 2025, 2025- 0048267) is het voorziene tekort van € 73,8 miljoen in de grondexploitatie Maasterras gedekt via de reserve voor het programma Stadsas Dordt (voorheen Spoorzone Dordrecht) in de Agenda2030. Na onttrekking van al door de raad gevoteerde budgetten en na onttrekking van het voor Maasterras gevraagde budget ter afdekking van het tekort, resteert nog € 53,9 miljoen. Dit bedrag is nodig om ook de ontwikkelingen als de stationsomgeving, de gewenste vervolginspanningen en cofinanciering vanuit de MIRT verkenning Station Dordrecht en campus Leerpark binnen het programma Stadsas Dordt mogelijk te maken.

In het tweede kwartaal is op verzoek van A. Herder zijn opdracht als Stadsas-bouwmeester beëindigd. In de tweede helft van 2025 wordt gezien of en hoe deze functie opnieuw ingevuld wordt.

Onderbouwing 'stoplicht' beheersaspecten, peildatum 30 juni 2025:

- Het stoplicht voor het aspect geld staat op 'rood'. Er is een raadsvoorstel in voorbereiding om voorbereidingsbudget voor de periode 2026-2027 beschikbaar te stellen uit de financiële reserve voor het programma in de Agenda 2030. Met het raadsbesluit over de grondexploitatie Maasterras (2 juli 2025) resteert er binnen de Agenda 2030 nog € 53,9 miljoen voor de reserve Spoorzone (Stadsas Dordt). Dit is niet voldoende voor alle nu reeds bekende ambities;
- Het stoplicht voor het aspect organisatie staat op 'oranje' vanwege de kwetsbaarheid. De programmaorganisatie kent verloop van personeel, waarmee kennis verdwijnt. Ook is er een fors aandeel tijdelijke contracten met een looptijd van maximaal 2 jaar op cruciale functies;
- Het risico bestaat dat er niet voldoende financiële dekking komt om alle nu reeds bekende ambities te verwezenlijken.

Gebiedsontwikkeling Maasterras

Gebiedsontwikkeling Maasterras fase 1

In deze nieuwe wijk kunnen ca. 2.100 woningen gerealiseerd worden, waarvan ruim 1.000 corporatie- en betaalbare woningen. Een wijk die zorgt voor een betere verbinding tussen de historische binnenstad en Dordt West. Met de ligging nabij het station en de binnenstad draagt het gebied bij aan het ontwikkelen van een aantrekkelijke stadsentree voor Dordrecht. Hiermee levert Maasterras een belangrijke bijdrage aan de woningbouwopgave van de stad, alsook aan een beter draagvlak voor de bestaande voorzieningen in de stad.

Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen op het ontwerp-bestemmingsplan (collegebesluit december 2023) startte een intensief en tijdrovend onafhankelijk adviestraject met de publieke partners. Nadat het advies was ontvangen door het ministerie VRO, het ministerie IenW en de gemeente Dordrecht, werd het bestemmingsplan afgerond en ter vaststelling aan de raad aangeboden (collegebesluit 26 mei 2025).

Op 2 juli (in 3^e kwartaal 2025) heeft de gemeenteraad ingestemd met het bestemmingsplan en is de grondexploitatie vastgesteld. Er zijn diverse amendementen en moties aangenomen in aanvulling op het bestemmingsplan.

Onderdeel van het opstellen van de grondexploitatie was de actualisatie van het risicodossier. Bij de vaststelling van de grondexploitatie is tevens besloten over het verruimen van de algemene reserve van het Grondbedrijf met de berekende waarde van het risicoprofiel, te weten € 47 miljoen.

Formeel gaat het project met de besluitvorming op 2 juli 2025 de uitvoeringsfase in. Tegelijkertijd moeten er nog diverse planuitwerkingen plaatsvinden. In de komende periode gaat de aandacht uit naar onder andere:

- het voorbereiden van de sloop van de woningen aan de Weeskinderendijk Noord en de opstellen op het voormalig Tromp-terrein. Hiermee ontstaat ruimte voor de complexe fasering in de realisatie van het Maasterras. Een deel van het terrein wordt daarna tijdelijk ingericht als parkeerterrein om de parkeervraag tijdens de sloop-nieuwbouw van de spui-parkeergarage op te vangen;
- verdere uitwerking van de plannen en afspraken voor de vervanging van de aanlanding brug door een stadsstraat.
- verwerving van gronden;
- het opstellen van een ontwikkel- en uitgifestrategie voor de ontwikkelkavels en voorbereiding van een marktselectie;

Om invulling te geven aan de gebiedsontwikkeling moet de gemeente eigenaar worden van een aantal opstallen en percelen die in eigendom zijn van derden. Ten behoeve van de verwerving is door uw raad toepassing gegeven aan de Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg) – nu voorkeursrecht onder de Omgevingswet – op meerdere deelgebieden van het Maasterras. Dankzij het voorkeursrecht op de voormalige Sterovita locatie heeft de gemeente op 15 april 2025 hiervan het eigendom verworven. Momenteel zijn er in het Maasterras nog twee actieve voorkeursrechten, Maasterras West (M3) en op de 44 woningen Weeskinderendijk-Oost (7 november 2023, 2023-0143380).

Op peildatum 30 juni 2025 is de gemeente eigenaar van 12 van de 44 woningen aan de Weeskinderendijk-Oost. Bij raadsbesluit (4 februari 2025, 2024-0120949) is budget beschikbaar gesteld om te starten met semi-actieve verwerving op basis van volledige schadeloosstelling.

De gemeenteraad heeft 2 juli tijdens de besluitvorming over het bestemmingsplan nogmaals benadrukt belang te hechten aan maatwerk en duidelijkheid voor de eigenaren in het gebied. Mede daarom is het college overgegaan tot de actieve verwervingsfase. Daartoe wordt aan meerdere taxateurs opdracht gegeven om de woningen te taxeren. Op basis van gesprekken tussen de gemeente en de individuele eigenaren kunnen maatwerkoplossingen gerealiseerd worden, wat de basis wordt voor een concrete bieding. Ook met de eigenaren van percelen in Maasterras West (M3) zullen de gesprekken worden voortgezet. Iedere eigenaar heeft de mogelijkheid om een eigen deskundige in te schakelen om een aanbod op basis van volledige schadeloosstelling door de gemeente te laten beoordelen. De kosten van deskundige bijstand worden, in tegenstelling tot de voorgaande semi-actieve fase, vergoed.

Vervangen aanlanding stadsbrug door stadsstraat

Speciale aandacht gaat uit naar het vervangen van de bestaande aanlanding van de stadsbrug door een nieuwe verhoogde stadsstraat. De gemeente Dordrecht staat aan de lat voor de sloop en vernieuwing hiervan, als uitvloeisel van het adviestraject van dhr. Kurvers. Dit deelproject is geen onderdeel van de grondexploitatie Maasterras, maar een eigenstandig investeringsproject. Deze stap is gezet vanuit het besef dat zonder vernieuwing van de aanlanding tot stadsstraat er geen sprake kan zijn van de gebiedsontwikkeling Maasterras. Met het ministerie van I&W zijn afspraken gemaakt over cofinanciering. Met Rijkswaterstaat, eigenaar van de brug en huidige aanlanding, wordt een samenwerkingsovereenkomst opgesteld en een overlegstructuur bepaald om de komende jaren zowel de realisatie van de nieuwe stadsstraat (door Dordrecht) en de renovatie van de brug (door Rijkswaterstaat) op elkaar af te stemmen. Ook met ProRail houden we contact in verband met het aanpalende rangeerterrein en de stamlijn.

Gebiedsontwikkeling Maasterras fase 2 en 3

Gebiedsontwikkeling Maasterras fase 2 en 3. Dit betreffen de gronden ten zuidwesten van de A16. Als uitwerking van de ontwikkelvisie Spoorzone uit 2021 is er in 2023 een stedenbouwkundig masterplan Maasterras gemaakt voor de fase 1 en 2, waarin ook ruimtelijke onderdelen gerelateerd zijn aan fase 3. De voor het masterplan opgestelde OER laat zien dat woningbouw in fase 2 niet zonder meer mogelijk is. Nader onderzoek is noodzakelijk. Het voorgaande is voor het college aanleiding geweest het stedenbouwkundig masterplan in te trekken en in plaats daarvan de stedenbouwkundige uitwerking te beperken tot fase 1. Voor fase 2 en 3 betekent dit dat te zijner tijd een nieuw traject zal worden opgestart met bijbehorende onderzoeken en overleggen met belanghebbenden.

Transformatie voormalig NMI

De gemeente is benaderd door de eigenaar met een particulier initiatief om de voormalige NMI-locatie (Hugo de Grootplein 1) te transformeren door herontwikkeling van het bestaande pand, met behoud van het monumentale kantoorpand en de vloeistofhal, en toevoegen van appartementen. Het project bevindt zich in de initiatieffase. In de komende periode moet de ontwikkelaar duidelijk maken of de herontwikkeling binnen de door de gemeente meegegeven kaders mogelijk is.

Onderbouwing 'stoplicht' beheersaspecten, peildatum 30 juni 2025:

- Het stoplicht voor het gebied Maasterras staat net als in het 5e voortgangsbericht op 'oranje'.
- Door de raadsbesluiten ten aanzien van het bestemmingsplan en de grondexploitatie voor Maasterras fase 1 en de bijbehorende investeringsprojecten in de Perspectiefnota 2025, zijn diverse onzekerheden gemitigeerd. Dat is een positieve ontwikkeling.
- De planning is geactualiseerd en daarmee ligt er een nieuwe basis voor de aankomende jaren;

- Als uitkomst van het adviestraject heeft Dordrecht met de ministeries van VRO en I&W afgesproken de aanlanding van de stadsbrug te vervangen door een verhoogde stadsstraat. Dit is een nieuw project en de verantwoordelijkheid komt met bijbehorende onzekerheden;
- Het deelproject realisatie stadsstraat is een voor de gemeente Dordrecht omvangrijk infrastructureel werk te realiseren onder een hoge tijdsdruk en met een –ondanks aanvullende middelen vanuit het rijk – beperkt budget;
- Een eventueel beroep bij de Raad van State op het bestemmingsplan Maasterras fase 1 kent een lange doorlooptijd;
- Het risico van oplopende kosten voor bijvoorbeeld verwerving en realisatie of door vertraging in de planvoorbereiding of gronduitgifte.

Gebiedsontwikkeling rondom station Dordrecht

Het gebied rondom station Dordrecht kent een aantal afzonderlijke projecten, maar die soms onderlinge raakvlakken kennen en dus centraal worden aangestuurd.

Een aantal projecten zijn recent fysiek afgerond. De vernieuwing van het Weizigtpark is afgerond en op 22 maart 2025 is dat gevierd met diverse activiteiten in het park. Het realiseren van een nieuwe fietsenstalling met 1.180 plaatsen en daarmee een nieuwe entree tot het station aan de zuidzijde, is in gebruik genomen. De financiële verantwoording aan subsidieverleners vindt later dit jaar plaats. Ook de aankoop van het Van Baerleplantsoen is geregeld (overdracht gronden op 31 december 2025). Het team Vastgoed is de verplaatsing en herontwikkeling van de Oranjerie aan het voorbereiden.

Gewerkt wordt aan het particuliere initiatief tot vernieuwing en uitbreiding van Thureborgh (van 144 naar 451 appartementen voor jongeren en studenten). De omgevingsvergunning voor fase 1 van dit project (199 woningen) is verleend en gepubliceerd. De start bouw is vertraagd tot waarschijnlijk het 1e kwartaal 2026. Thureborgh is onderdeel van de recent gesloten “Woondeal Dordt West”. Dit biedt mogelijkheden om de aanpassingen in de openbare ruimte rondom de nieuwbouw te realiseren.

Binnen het gebied van het programma Stadsas Dordt valt een deel van de Metropolitane fietsroute tussen Dordrecht en Rotterdam (MFDR). Hier wordt nu niet aan gewerkt, omdat er eerst meer duidelijkheid moet ontstaan over de route door het Maasterras en over de ruimtelijke effecten uit de MIRT-verkenning bij station Dordrecht.

Om de ambities van Dordrecht voor onder andere de vernieuwing van station Dordrecht (onderdeel van de MIRT-verkenning Oude Lijn) en directe omgeving te kunnen verwezenlijken is de ruimtelijke ordeningsfase gestart (26 november 2024, 2024-0120055). De meeste onderzoeken zijn uitgevoerd, maar vervolg wacht op duidelijkheid over de uitkomsten van het MIRT-traject. Met name over het ruimtebeslag voor de spoorbundel, nieuwe passerellen en interwijkverbindingen.

Onderbouwing ‘stoplicht’ beheersaspecten, peildatum 30 juni 2025:

- Hoewel het stoplicht op ‘groen’ staat vragen de beheersaspecten om continue aandacht.
- Definitieve beschikking op de vooraf ingecalculeerde subsidies van provincie voor Weizigtpark en fietsenstalling moet komende periode duidelijk worden;
- Gemeente heeft beperkt invloed op voortgang en keuzes particuliere (bouw)initiatieven;
- Onzekerheid in voorbereiding MFDR wegens afhankelijkheid van Maasterras en MIRT-verkenning en realisatiebudget.

Gebiedsontwikkeling Knoop Leerpark incl. MIRT station campus Leerpark

Een nieuw treinstation is vanaf het moment dat er gesproken werd over de ontwikkeling van het knooppunt Dordtwerk onderdeel geweest van de plannen voor het Leerpark en het Gezondheidspark. ProRail onderzoekt in het kader van de deelstudie CS/NS van de MIRT-verkenning Oude Lijn de mogelijke komst van het station campus Leerpark. Er wordt toegewerkt naar een voorkeursalternatief. Het uiteindelijk besluit daartoe wordt in het bestuurlijk overleg (BO MIRT) medio 2026 verwacht.

In het afgelopen kwartaal is gewerkt aan een feitenrelaas ter onderbouwing van nut en noodzaak van het station Leerpark. Onderdeel daarvan is het in beeld brengen van de verstedelijkings- (en daarmee reizigers)

potentie in het voedingsgebied van dit station. Het feitenrelaas is de basis voor de Dordtse lobby voor het station.

In het najaar van 2024 is gestart met de voorbereiding van de omgevingsplanwijziging voor het toekomstige station en de directe omgeving daarvan (17 september 2024, 2024-0094648). Daarin passen alle ruimtelijke varianten die voor het station campus Leerpark via de MIRT-verkenning de revue passeren. De meeste onderzoeken hiervoor zijn uitgevoerd, besluitvorming en participatietrajecten zullen worden doorlopen op het moment dat meer duidelijkheid is over de uitkomsten van het MIRT-traject en dus duidelijk is of het station daadwerkelijk gerealiseerd wordt.

Daarnaast worden de mogelijkheden voor de gebiedsontwikkeling in de ruime omgeving van dit toekomstige station verkend.

Het College heeft besloten tot aankoop van kavel van Heijmans (gedeelte van kavel 6B), één van de laatste kavels in de ontwikkeling van campus Leerpark. Dit deel wordt onder de paraplu van het programma Stadsas Dordt betrokken in de toekomstige gebiedsontwikkeling Knoop Leerpark. Daarnaast wordt meegekeken in de ontwikkeling van de Maakfabriek (kavel 6C), zodat de ontwikkeling van dat kavel strookt met de ligging naast het toekomstige station campus Leerpark.

Onderbouwing 'stoplicht' beheersaspecten, peildatum 30 juni 2025:

- Het stoplicht voor deze gebiedsontwikkeling staat op 'oranje';
- Een lobby nodig vanuit gemeente Dordrecht om station campus Leerpark te realiseren;
- Komst van station campus Leerpark draagt bij aan de gebiedsontwikkeling Leerpark.

MIRT-verkenning Knoop Dordrecht - vernieuwen station

Op 10 november 2022 is gestart met een onderzoek naar verbetering van het spoor tussen Dordrecht en Leiden. Dit gebeurt samen met gemeenten, provincie en rijksoverheid. Het doel is om meer reizigers goed en veilig te vervoeren, onder andere met nieuwe treinen (Citysprinters) en mogelijk vier nieuwe stations.

In het kader van de MIRT verkenning wordt voor de knoop Dordrecht gestudeerd op het klaarmaken van het hoofdstation Dordrecht en directe omgeving voor de komende decennia. Daarbij wordt onderzocht hoe sporen, perrons en looproutes verbeterd kunnen worden, of het oude stationsgebouw weer een nuttige functie kan krijgen en hoe het spoor minder een barrière vormt in de stad.

Voor station Dordrecht zijn investeringen in ondergrondse passage van station en sporen te duur bevonden en die zorgen ook voor langdurige overlast gedurende de bouwwerkzaamheden. Er zijn meerdere kansrijke oplossingen in onderzoek zoals de opties: reizigers gaan het stationsgebouw weer actief gebruiken in het reisproces of de huidige reizigersstromen buiten het stationsgebouw worden verbeterd.

Omdat de kosten veel hoger blijken te zijn dan het door de overheden in 2022 beschikbaar gestelde budget, zijn er slimme oplossingen en keuzes nodig. De samenwerkende partijen hebben advies gevraagd van Wim Kuijken, oud-deltacommissaris. Hij adviseert om niet zondermeer te rekenen op extra geld van het Rijk, maar wel te komen tot keuzes waarbij het gereserveerde budget leidt tot een zinvolle besteding.

Ook voor de Knoop Dordrecht is er sprake van een tekort aan geld voor de gewenste ingrepen. Hoe hoog de tekorten zullen oplopen wordt in de komende periode inzichtelijk aan de hand van onderzoeksuitkomsten. De uitkomsten worden gebundeld in een voorkeursalternatief (eind 2025) en in het verlengde daarvan een voorkeursbesluit (eerste helft 2026). Hierna volgt het opstellen van een bestuursovereenkomst (tweede helft 2026).

Onderbouwing 'stoplicht' beheersaspecten, peildatum 30 juni 2025:

- Het project staat op 'oranje'. De Dordtse inbreng in het project is goed georganiseerd. De planning van het gehele MIRT-traject is enigszins uitgelopen, wat leidt tot het langer in stand houden van de organisatie en dus tot hogere kosten. Er is onvoldoende budget om alle wensen en ambities voor de Oude Lijn te realiseren. Dit gaat leiden tot keuzes. Keuzes die niet aan Dordrecht zijn, maar die wel van invloed gaan zijn op de ontwikkelmogelijkheden van Dordrecht.

Mijlpalenplanning programma Stadsas Dordt

