STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 40092
23 november 2026

Samenwerkingsovereenkomst Knooppunt Dordrecht

Partijen:

1. De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, handelend in de hoedanigheid van bestuursorgaan, Annet Bertram, hierna te noemen: IenW;

2. De minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, handelend in de hoedanigheid van bestuursorgaan, Elanor Boekholt-O'Sullivan, hierna te noemen: VRO

3. De Provincie Zuid-Holland, in deze vertegenwoordigd, na daartoe een mandaat te hebben gekregen van het college van Gedeputeerde Staten, door de gedeputeerde Jeroen van Dijken, hierna te noemen: PZH

4. De gemeente Dordrecht, zetelend te 3311GR Dordrecht, aan de Spuiboulevard 300 aldaar, in deze rechtsgeldig vertegenwoordigd, na daartoe een mandaat te hebben gekregen van het college van burgemeester en wethouders van Dordrecht, door de wethouder Joost Veldman, hierna te noemen: Dordrecht;

5. De besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid NS Stations B.V., statutair gevestigd te Utrecht, in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar president-directeur, Wouter Koolmees hierna te noemen NS Stations;

6. De besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid NS Vastgoed B.V., statutair gevestigd te Utrecht, in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar president-directeur, Wouter Koolmees, hierna te noemen NS Vastgoed;

7. De besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ProRail B.V., statutair gevestigd te Utrecht, in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar Regiodirecteur Zuid, Dimitri Kruik, hierna te noemen ProRail.

Partijen 1 en 2 hierna te noemen: "(het) Rijk"

Partijen 3 en 4 hierna te noemen: de Regionale Partijen

Partijen 1 t/m 7 hierna gezamenlijk te noemen: "Partijen"

Elke partij afzonderlijk kan hierna ook worden aangeduid als "Partij".

Overwegende dat:

1. Rijk, provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, de gemeenten Rotterdam, Den Haag, Leiden, Delft, Rijswijk, Schiedam, Dordrecht en Zoetermeer in 2019 het Integraal Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstadgesloten hebben over de ambitie om tot 2040 in ieder geval 170.000 woningen en 85.000 arbeidsplaatsen te realiseren langs de Oude Lijn (de spoorlijn van Leiden naar Dordrecht) en te investeren in een schaalsprong op de Oude Lijn. Met de totale realisatie van de Oude Lijn is het mogelijk om door te groeien naar het realiseren van 200.000 woningen tot 2040.
2. Er sindsdien ca. 50.000 woningen en ca. 90.000 arbeidsplaatsen zijn gerealiseerd in de Zuidelijke Randstad, er al grote stappen zijn gezet in het waarmaken van de verstedelijkingsopgave en er veel potentie is voor verdere groei richting 2040.
3. De schaalsprong op de Oude Lijn bestaat uit de toevoeging van vier nieuwe stations met een spoorverdubbeling tussen Delft en Schiedam, de opwaardering van vier bestaande knopen Schiedam Centrum, Leiden Centraal, Dordrecht en Den Haag Laan van NOI en de uitrol van een hoogfrequente citysprinter op het tracé van Den Haag Centraal naar Dordrecht. Dit maakt onderdeel uit van een breder pakket schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking waarvoor middelen vertrekt zijn uit het Nationaal Groeifonds.
4. Het OV-knooppunt Dordrecht één van de deelstudies is in de MIRT-Verkenning Oude Lijn. De capaciteit en kwaliteit van station Dordrecht is onvoldoende om de groeiende bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave het hoofd te bieden.
5. Deze deelstudie knoop Dordrecht heeft geleid tot een Voorkeursalternatief zoals beschreven in bijlage 1.
6. Er vooralsnog alleen budget (zie artikel 12) is voor de Planning- en studiefase en realisatie van het

Eerste zinvolle maatregelpakket van het Voorkeursalternatief. In het BO MIRT is afgesproken dat het rijk en de regiopartijen een gezamenlijke verantwoordelijkheid hebben voor het organiseren van aanvullende financiële middelen om het geheel te realiseren[1].

7. In het BO-MIRT van 5 januari 2026[2] zijn tussen Rijk en regio afspraken gemaakt over de Oude Lijn. Daarin is onder meer opgenomen dat voor wat betreft de Knooppunten waar de verkenningsstudie is afgerond, (waaronder Knoop Dordrecht) zo snel mogelijk gestart kan worden met de planning- en studiefase.
8. In het kader van de MIRT verkenning Oude Lijn bij de bekostigingsafspraken voor de Knoop Dordrecht ook afspraken zijn gemaakt voor de bijdrage van Dordrecht voor de realisatie van Station Dordrecht Leerpark.
9. Partijen afspraken wensen te maken over de Planning- en studiefase van het project Knoop Dordrecht als vervolgstap in het MIRT-proces en deze afspraken vast wensen te leggen in deze Samenwerkingsovereenkomst.
10. Partijen in het Bestuurlijk Overleg Oude Lijn van 27 oktober 2026 overkoepelende afspraken hebben gemaakt over de relatie met de verstedelijking langs de Oude Lijn, de verdere uitwerking van 2 extra sprinters per uur, en het gezamenlijke vervolg richting het Eindbeeld.

Komen het volgende overeen:

Artikel 1 – Begrippen

a. *Aanleg of realisatie(fase):* de laatste fase van het MIRT-proces, waarin het Project, in lijn met de uitwerking uit de Planning- en studiefase, daadwerkelijk wordt uitgevoerd.
b. *Bestuurlijk Overleg Knoop Dordrecht (BO):* gremium zoals bedoeld in artikel 8.
c. *Bijbestelling:* de toevoeging, na besluitvorming overeenkomstig artikel 5, van een extra onderdeel aan de Scope, op voorstel en voor rekening en risico van een of meerdere Partijen.
d. *BO MIRT:* het bestuurlijk overleg tussen het Rijk en de betrokken Regionale overheden in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), waarin bestuurlijke afspraken over de Oude Lijn zijn vastgesteld en die de basis vormen voor het vastleggen van deze afspraken in een Samenwerkingsovereenkomst.
e. *Directeurenoverleg Knoop Dordrecht (DO):* gremium zoals bedoeld in artikel 8, vierde lid.
f. *Eerste zinvolle maatregelpakket:* onderdeel van het Voorkeursalternatief zoals nader uitgewerkt en afgebakend in bijlage 1 bij deze Samenwerkingsovereenkomst en waarvoor bekostigingsafspraken zijn gemaakt.
g. *Eindbeeld:* de beoogde, definitieve eindtoestand van de Knoop Dordrecht. Het beschrijft hoe station Dordrecht eruitziet of functioneert wanneer het volledig is ontwikkeld of voltooid, zoals beschreven in het Voorkeursalternatief in bijlage 1. Het Eindbeeld dient als richtinggevend kader bij de uitwerking van het Eerste zinvolle maatregelpakket.
h. *Knooppunt:* het treinstation en de directe omgeving, met o.a. busstation, looproutes daartussen, fietsenstallingen, pleinen, ontvangstdomeinen, interwijkvoorzieningen en -voorzieningen.
i. *MIRT:* Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. In dit programma werkt de Rijksoverheid samen met provincies, gemeenten en de vervoersregio's aan ruimtelijke projecten.
j. *Oude Lijn:* de spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht.
k. *PEAT-kosten:* kosten voor Projectmanagement, Engineering, Administratie en Toezicht.
l. *Planning- en studiefase:* derde fase van het MIRT-proces, met als doel om het Voorkeursalternatief verder uit te werken tot een Projectbeslissing.
m. *Project:* Planning- en studiefase voor Knoop Dordrecht, onderdeel van de Oude Lijn
n. *Projectbeslissing:* de afronding van de Planning- en studiefase, waarbij wordt besloten de Uit te voeren variant te gaan realiseren
o. *Projectplan:* het plan waarin de scope, planning, organisatie, kwaliteit, risico's en kosten zijn opgenomen voor de uitwerking van de Planning- en Studiefase. Het Projectplan dd. 29 september 2026 is kaderstellend voor de uitvoering van de Planning- en Studiefase, wijzigingen daarop moeten in het BO vastgesteld worden.
p. *Projectmanagement:* gremium zoals bedoeld in artikel 8 lid 6.
q. *Projectorganisatie:* het geheel van functionarissen dat het Projectplan uitvoert, inclusief hun rollen, taken en onderlinge verhoudingen, zoals is beschreven in het Projectplan.
r. *Projectregiegroep:* gremium zoals bedoeld in artikel 8.
s. *Raakvlakproject:* een project of projectonderdeel van Partijen of derden dat geen onderdeel uitmaakt van de Scope van deze Samenwerkingsovereenkomst en de verplichtingen die Partijen daarin aangaan, maar dat inhoudelijk, planologisch, technisch of qua uitvoering samenhangt met het Project en waarvan de voortgang of besluitvorming van invloed kan zijn op de realisatie, planning of doelbereik van het Project.

[1] https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2026Z00353&did=2026D00874
[2] https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2026Z00353&did=2026D00874

t. *Samenwerkingsovereenkomst:* deze overeenkomst.
u. *Scope:* het Eerste zinvolle maatregelpakket zoals onderdeel van het Voorkeursalternatief en afgebakend in bijlage 1 bij deze Samenwerkingsovereenkomst. De Scope kan gedurende de Planning- en studiefase uitsluitend worden gewijzigd of uitgebreid worden overeenkomstig de procedures voor Scopewijziging (artikel 4) en Bijbestelling (artikel 5).
v. *Scopewijziging:* een verandering van de Scope van het Project. Dit kan alleen worden doorgevoerd via de procedure Scopewijziging zoals beschreven in artikel 4.
w. *Studiekosten:* de kosten van de Planning- en studiefase.
x. *Taakstellend budget:* het maximale budget dat door Partijen beschikbaar gesteld wordt voor het voorbereiden, begeleiden en realiseren van de Scope van het Project.
y. *Uit te voeren variant:* het maatregelpakket dat na detailuitwerking van varianten voor de Scope in de Planning en Studiefase de voorkeur heeft. De Uit te voeren variant wordt vastgelegd in de Projectbeslissing.
z. *Uitvoerende Partij:* partij die verantwoordelijk is voor de uitwerking van projectonderdelen. Dit wordt beschreven in het Projectplan.
aa. *Voorkeursalternatief:* het in het kader van de MIRT-verkenning vastgestelde Eindbeeld voor de ontwikkeling van het Project, zoals beschreven in het Verkenningenrapport V 2.0 dd. 23 januari 2026 en in bijlage 1 bij deze Samenwerkingsovereenkomst.

Artikel 2 – Werking en doel van de Overeenkomst

1. Deze Samenwerkingsovereenkomst ziet op het Project.

2. Doel van deze Samenwerkingsovereenkomst is het vastleggen c.q. nader uitwerken van:
   a. de afspraken tussen Partijen uit het BO-MIRT van 5 januari 2026 ten aanzien van de Oude Lijn, onderdeel Knoop Dordrecht;
   b. afspraken tussen Partijen betreffende de uitwerking in de Planning- en studiefase van de Eerste zinvolle maatregelpakket uit het Voorkeursalternatief;
   c. het voornemen tot aanleg van het Project.

3. Voor het Project wordt de Planning- en studiefase opgestart conform de MIRT-spelregels[3].

4. Aan het einde van de Planning- en studiefase leggen de daarvoor relevante Partijen afspraken over de realisatiefase vast in een realisatieovereenkomst.

Artikel 3 – Scope van het Project

1. De Scope van het Project is beschreven in **bijlage 1** bij deze Samenwerkingsovereenkomst. Het betreft het zogeheten Eerste zinvolle maatregelpakket.

2. Maatregelen die wel tot het Eindbeeld behoren, maar niet tot het Eerste zinvolle maatregelpakket, kunnen op een later moment als Bijbestelling aan de Scope en het Taakstellend budget worden toegevoegd.

3. In geval (een) Partij(en) de Scope wenst (wensen) aan te passen door middel van een Scopewijziging of Bijbestelling, wordt de Procedure Scopewijziging of Bijbestelling gevolgd, zoals opgenomen in artikel 4 en artikel 5.

Artikel 4 – Procedure Scopewijziging

1. Een Scopewijziging wordt door de Partij(en) die de wijziging voorstelt, ingediend bij het Directeurenoverleg. Het voorstel wordt voorzien van een advies van de Projectregiegroep. Hiervoor voert het Projectmanagement een haalbaarheidsanalyse uit en brengt de consequenties van de wijziging in beeld. Daarin wordt in ieder geval ingegaan op:
   a) een beschrijving van de beoogde wijziging;
   b) een onderbouwing ten opzichte van de Scope en de documentatie daarbij (o.a. CRS/KES[4]);
   c) een overzicht van de effecten op ontwerp, planning, omgeving en veiligheid;
   d) een overzicht van de effecten op tijd, geld (incl. studiekosten) en risico's inclusief btw-impact, onderbouwd met een actualisatie van de SSK-raming en het risicodossier;
   e) een voorstel voor de dekking van de Studie- en Realisatiekosten en, indien van toepassing, effecten op beheer, onderhoud en exploitatie na realisatie.

[3] Spelregels | Leerplatformmirt.nl
[4] Customer Requirements Specifications / Klant Eisen Specificatie (verzameling eisen en wensen die aan het systeem gesteld worden door klanten en stakeholders)

2. Het BO besluit op basis van unanimiteit of een Scopewijziging kan worden goedgekeurd en daarmee de Scope zoals beschreven in artikel 3 en bijlage 1 wordt gewijzigd. Het BO kan het DO mandateren bepaalde Scopewijzigingen namens het BO te accorderen, al dan niet onder voorwaarden.

3. Een Scopewijziging waarbij de functionaliteit van het Voorkeursalternatief in stand blijft en die geen negatieve invloed heeft op de bijdragen van Partijen en op de Planning, wordt in beginsel door het BO goedgekeurd, tenzij een Partij gemotiveerd aangeeft waarom die Partij het er niet mee eens is.

4. Scopewijzigingen die leiden tot meerkosten, worden gefinancierd door de Partij(en) die het ingediend heeft/hebben tenzij anders overeengekomen in het BO.

5. Als een Scopewijziging leidt tot minderkosten dan vloeit het voordeel naar de risicoreservering.

6. Het Projectmanagement zal scopewijzigingen, na instemming door het BO, middels openbare informatie kenbaar maken voor belanghebbenden en geïnteresseerden.

Artikel 5 – Procedure Bijbestelling

1. Een Bijbestelling wordt door de Partij(en) die de wijziging voorstelt c.q. voorstellen, ingediend bij het Directeurenoverleg. Het voorstel wordt voorzien van een advies van de Projectregiegroep. Hiervoor voert het Projectmanagement een haalbaarheidsanalyse uit en brengt de consequenties van de wijziging in beeld. Daarin wordt in ieder geval ingegaan op:
   a. een beschrijving van de beoogde Bijbestelling;
   b. een onderbouwing ten opzichte van de Scope en de documentatie daarbij (o.a. CRS/KES);
   c. een overzicht van de effecten op ontwerp, planning, omgeving en veiligheid;
   d. een overzicht van de effecten op tijd, geld (incl. studiekosten) en risico's inclusief btw-impact, onderbouwd met een actualisatie van de SSK-raming en het risicodossier;
   e. een voorstel voor de dekking van de (Studie)kosten en, indien van toepassing, effecten op beheer, onderhoud en exploitatie na realisatie.

2. Het BO besluit op basis van unanimiteit of een Bijbestelling kan worden goedgekeurd en daarmee wordt toegevoegd aan de Scope zoals beschreven in artikel 3 en bijlage 1. Het BO kan het DO mandateren een Bijbestelling namens het BO te accorderen, al dan niet onder voorwaarden.

3. Een Bijbestelling die geen negatieve invloed heeft op de planning, het budget, scope en het risicoprofiel, wordt in beginsel door het BO goedgekeurd, tenzij een Partij gemotiveerd aangeeft waarom die Partij het er niet mee eens.

4. De realisatie van de Bijbestelling geschiedt geheel voor rekening en risico van de Partij(en) die de Bijbestelling heeft/hebben voorgesteld tenzij anders overeengekomen in het BO. Dit betekent dat Partij(en) een Bijbestelling kan voorstellen, indien zij haar bijdrage in elk geval verhoogt met:
   a. de realisatiekosten van de Bijbestelling inclusief PEAT-kosten;
   b. de voorbereidingskosten ten behoeve van het beoordelen van de haalbaarheid van de Bijbestelling;
   c. de eventuele meerkosten ten opzichte van de op dat moment vigerende Scope, die ontstaan als gevolg van de Bijbestelling;
   d. een verhoging van de risicoreservering, indien nodig.

5. Het Projectmanagement zal Bijbestellingen, na instemming door het BO, middels openbare informatie kenbaar maken voor belanghebbenden en geïnteresseerden.

Artikel 6 – Planning

1. Partijen streven er naar de Projectbeslissing, waarmee de Planning- en studiefase voor het deelproject Station en Transfer afgerond wordt, te nemen in 2033. In de loop van de plan- en studiefase wordt beoordeeld of voor (onderdelen van) de het deelproject stationsomgeving, eerder een projectbeslissing kan worden genomen, zodat dit deelproject (deels) vooruitlopend op het deelproject Station en Transfer kan worden gerealiseerd.

2. Partijen streven ernaar zo direct mogelijk na de Planning- en studiefase met de realisatie te starten. De daarvoor noodzakelijke voorbereidingen zijn onderdeel van de Planning- en studiefase.

Artikel 7 – Rollen en hoedanigheden

1. Partijen hebben in het kader van het Project de volgende rollen en hoedanigheden:
   a) IenW: financier, opdrachtgever; concessieverlener voor de beheerconcessie voor de hoofdspoorweginfrastructuur aan ProRail;
   b) VRO: verantwoordelijk voor woningbouw, (grootschalige) woningbouwlocaties, woondeals en regie volkshuisvesting en ruimtelijke ordening;
   c) Dordrecht: financier, opdrachtgever, grondeigenaar en (toekomstig) beheerder, en uitvoerende Partij voor het onderdeel stationsomgeving en bevoegd gezag voor station- en stationsomgevingsmaatregelen;
   d) PZH: financier, opdrachtgever, concessieverlener regionaal OV,
   e) NS Stations: rechthebbende en (mede)eigenaar van de gemengde infrastructuur van het station, waaronder het stationsgebouw inclusief de commerciële voorzieningen, en beheerder daarvan. NS Stations levert indien van toepassing een bijdrage voor (extra) commerciële voorzieningen binnen het Project;
   f) NS Vastgoed: juridisch eigenaar van (delen van) de gemengde infrastructuur van het station en van de gronden in en rondom het station. NS Vastgoed is grondeigenaar voor zover gronden of eigendommen van NS Vastgoed door het Project worden geraakt.
   g) ProRail: is op grond van de aan haar verleende Beheerconcessie beheerder van de Hoofdspoorweginfrastructuur als bedoeld in de Spoorwegwet, waaronder mede begrepen de volledige transferfunctie van een station, inclusief voorzieningen en ruimten die functioneel noodzakelijk zijn voor het veilig, toegankelijk en doelmatig gebruik van het station, ongeacht de eigendom ervan; ProRail is verantwoordelijk voor de veiligheid, functionaliteit, instandhouding en beheerbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur en treedt op als opdrachtgever voor het dagelijks beheer daarvan; ProRail adviseert IenW inhoudelijk ten aanzien van besluiten die de hoofdspoorweginfrastructuur raken en ProRail kan via het inbrengen van beheer- en vervangingsgelden mede financier zijn. ProRail is Uitvoerende Partij voor het onderdeel station & transfer zoals aangegeven in bijlage 1.

2. De genoemde rollen zijn leidend bij de inrichting van de governance zoals bepaald in artikel 8 en anderzijds richtinggevend voor het werk waarover het Projectmanagement verantwoording aflegt aan het DO en BO:
   a) Aan de financiers: doelmatigheid van de bestedingen;
   b) Aan de grondeigenaren: consequenties voor eigendom en aanpak verwerving;
   c) Aan beheerders: het Projectmanagement stemt direct met beheerders af ten aanzien van technische kwaliteit, beheerbaarheid en exploiteerbaarheid, en verantwoordt zich aan het BO.
   d) Aan concessieverleners: consequenties van de maatregelen voor hun concessie (exploitatie enz.).

Artikel 8 – Governance en organisatie

1. De governance, bestaat in hoofdlijnen uit het BO, het DO en de Projectregiegroep en is in bijlage 2 in beeld gebracht.

2. Wanneer in deze overeenkomst staat dat het Bestuurlijk Overleg een besluit neemt, wordt daarmee bedoeld dat de deelnemers aan het Bestuurlijk Overleg – voor zover zij daartoe bevoegd zijn (door mandaat of volmacht) – gezamenlijk, ieder namens hun eigen organisatie, het betreffende besluit nemen. Het BO is opdrachtgever en het hoogste orgaan van het Project. Besluitvorming vindt in het BO plaats, tenzij het BO dit gemandateerd heeft aan het DO. Het overleg bestaat uit de bestuurlijk verantwoordelijken van Partijen, dan wel hun gedelegeerde vertegenwoordigers. De deelnemers aan het BO dragen er zorg voor dat zij bevoegd zijn om namens hun organisatie een besluit te nemen.

3. Het BO:
   a. besluit over eventuele wijzigingen van deze Samenwerkingsovereenkomst
   b. besluit of een Scopewijziging of Bijbestelling kan worden goedgekeurd
   c. besluit over wijzigingen in de planning
   d. besluit over de Uit te voeren variant en bereidt op basis daarvan de Projectbeslissing voor, en
   e. bespreekt eventuele geschillen tussen Partijen.
   Het BO besluit op basis van gezamenlijke consensus. Iedereen stemt in, of niemand maakt bezwaar. De voorzitter van het DO en het Projectmanagement nemen als adviseur deel aan het BO. Zij vertegenwoordigen daar respectievelijk de ambtelijk opdrachtgevers en de Projectorganisatie.

4. Het DO is het overleg van de ambtelijk opdrachtgevers van Partijen. Het DO:
   a. geeft als ambtelijk opdrachtgever sturing aan het Project op basis van het Projectplan, monitort de voortgang van de werkzaamheden en bereid het BO voor.

b. kan onder mandaat van het BO wijzigingen in het Projectplan goedkeuren.
c. kan onder mandaat van het BO besluiten over Scopewijzigingen en Bijbestellingen.
Het Projectmanagement neemt deel aan het DO namens de Projectorganisatie.

5. Er is een Projectregiegroep waaraan, naast het Projectmanagement, in ieder geval de ambtelijk vertegenwoordigers van Partijen deelnemen. De Projectregiegroep is verantwoordelijk voor de voorbereiding van de besluitvorming door DO en BO. De Projectregiegroep bewaakt de integrale proceskwaliteit en zorgt dat voorstellen integraal en (procesmatig) besluitrijp aan het DO worden voorgelegd.

6. Het Projectmanagement is verantwoordelijk voor de integrale uitwerking van de Planning- en studiefase. Projectmanagement bevat in ieder geval de projectmanager Station & Transfer van ProRail en de projectmanager Stationsomgeving. Een projectregisseur kan deel uitmaken van het Projectmanagement. Het Projectmanagement is integraal verantwoordelijk voor de uitwerking van de knoop. De precieze invulling van het projectmanagement is beschreven in het Projectplan.

7. VRO wordt in de governance en organisatie vertegenwoordigd door IenW. NS Vastgoed kan in de governance en organisatie vertegenwoordigd worden door NS Stations.

Artikel 9 – Uitgangspunten voor de samenwerking

1. Partijen zullen steeds nauw samenwerken en in gezamenlijke consensus besluiten, gericht op gezamenlijk draagvlak. Partijen streven hierbij naar maximale kwaliteit en een efficiënte inzet van Studiekosten voor de integrale Knooppuntontwikkeling binnen het Taakstellend budget.

2. Afspraken in deze Samenwerkingsovereenkomst laten de publiekrechtelijke bevoegdheden van Partijen en bestaande afspraken tussen het Rijk, ProRail en NS Stations over beheer, exploitatie en ontwikkeling van stations (‘afspraken 1995’) onverlet.

3. Partijen doen wat redelijkerwijs van hen verwacht mag worden om goed samen te werken en zullen niets doen dat het Project belemmert, zodat alle onderdelen volgens afspraak kunnen worden uitgevoerd.

4. Wanneer zich omstandigheden voordoen die de samenwerking kunnen vertragen of belemmeren, gaan Partijen direct met elkaar in overleg om gezamenlijk tot een passende oplossing te komen, met respect voor elkaars taken en verantwoordelijkheden.

5. Partijen spannen zich in om een zodanige inzet te realiseren in daadkracht, menskracht, benodigde producties en bestuurlijke besluitvormingstrajecten dat tijdig en voortvarend maar ook zorgvuldig gekomen kan worden tot een Projectbeslissing, in overeenstemming met hetgeen beschreven staat in het Projectplan.

6. Partijen die in het Project een verantwoordelijkheid hebben als bevoegd gezag zullen zich inspannen om de benodigde planologische procedures en vergunningen tijdig te doorlopen c.q. te verlenen conform de hiervoor geldende regels en procedures. Voor een goede afstemming wijst elke Partij een contactpersoon aan voor de afstemming met de Projectorganisatie over het voorbereiden en starten of aanvragen van benodigde planologische procedures of vergunningen.

7. Voor een goede afstemming met de toekomstige beheerders van te realiseren onderdelen van het Project wijst elke Partij een contactpersoon aan voor de afstemming met de Projectorganisatie over te hanteren eisen en voorschriften. Als onderdeel van de Projectbeslissing maken Partijen expliciete afspraken over het beheer en onderhoud en de exploitatie van alle met het Project te realiseren onderdelen.

8. Partijen spannen zich in om elkaar tijdig te informeren over ontwikkelingen of raakvlakprojecten die zich in hetzelfde gebied afspelen, voor zover die raken aan de Scope of de voortgang van het Project.

9. Partijen spannen zich in om de risico’s te inventariseren en te mitigeren, in overeenstemming met hetgeen beschreven staat in het Projectplan.

10. Partijen verplichten zich om significante wijzigingen in omvang en/of planning van de voorziene verstedelijkingsontwikkelingen in relatie tot de planning en omvang van het Project en vice versa te bespreken in het DO. Het DO kan bepalen of en zo ja hoe dit geëscaleerd wordt.

Artikel 10 – Eigendom

1. In de Planning- en studiefase werken Partijen de uitgangspunten en randvoorwaarden uit voor de toekomstige eigendomssituatie en de benodigde zakelijke rechten voor de realisatie van het Project. Hiertoe werken zij een (grond)verwervingsstrategie uit die onderdeel wordt van de Projectbeslissing.

2. Besluitvorming over aankoop, ruil, overdracht of terbeschikkingstelling van gronden of andere eigendommen vindt plaats bij de Projectbeslissing en wordt vastgelegd in afzonderlijke overeenkomsten, met instemming van de betreffende eigenaar.

Artikel 11 – Beheer, onderhoud en exploitatie

1. In de Planning- en studiefase van het Project zal meer inzicht komen in de (meer)kosten voor exploitatie, beheer en onderhoud.

2. De kosten voor beheer en onderhoud en exploitatie komen in principe ten laste van de reguliere budgetten voor beheer en onderhoud en exploitatie van het betreffende object en worden dus niet gedekt vanuit het Taakstellend budget.

3. Mocht blijken dat de reguliere budgetten ontoereikend zijn dan treden Partijen voorafgaand aan het nemen van de Projectbeslissing in overleg over of en hoe dekking gevonden kan voor de (meer)kosten voor exploitatie, beheer en onderhoud.

4. Vóór het nemen van de Projectbeslissing worden de structurele beheer-, onderhouds- en exploitatiekosten per onderdeel inzichtelijk gemaakt en is vastgesteld dat deze kosten structureel kunnen worden gedekt uit de reguliere beheer- en exploitatiebudgetten van de wettelijke beheerder(s), dan wel dat hierover specifieke afspraken zijn gemaakt.

Artikel 12 – Financiële afspraken en risico's

1. Het Taakstellend budget bedoeld voor de Planning- en studiefase en realisatie van de Scope, zoals beschreven in artikel 3, tweede lid, is € 271,1 mln. inclusief btw, prijspeil 2025 na aftrek van 3,6 miljoen voor de studiekosten van de verkenning.

2. De bijdragen van Partijen zijn als volgt:
   a. Rijk: € 203,3 mln.
   b. Gemeente Dordrecht: € 38,3 mln.
   c. PZH: € 24,9 mln.
   d. ProRail: € 4,6 mln.

3. De bijdragen in lid 2 zijn incl. btw en prijspeil 2025. Uit het Taakstellend budget zoals beschreven in lid 1 worden de Studiekosten en kosten van realisatie van de Scope betaald. De bijdrage van ProRail betreft een bijdrage vanuit reeds gereserveerde middelen voor Instandhouding (uit de EOV reeksen[5]) aan de projectonderdelen die ProRail uitwerkt.

4. Met NS Stations worden overeenkomstig artikel 13 nadere afspraken uitgewerkt over de aard en omvang van haar bijdrage aan het Project. Partijen streven ernaar voor Projectbeslissing afspraken te hebben gemaakt die worden vastgelegd in een realisatieovereenkomst. Uitgangspunt voor het maken van deze afspraken zijn de bestaande afspraken zoals genoemd in artikel 9, lid 2 en het bepaalde in artikel 13

5. De bijdragen van Partijen worden jaarlijks geïndexeerd op basis van de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI, CEP-maart) zoals gehanteerd en voor zover uitgekeerd door de minister van Financiën. Hiermee wordt in 2026 gestart door het Taakstellend budget op prijspeil 2026 te brengen.

6. De financiële risico's worden actief gemanaged door het Projectmanagement en gerapporteerd aan de Partijen. Kostenstijgingen die niet op verantwoorde wijze kunnen worden opgevangen door risicoreserves of budgetindexering, worden opgevangen op basis van de volgende principes:
   a. het optimaliseren binnen gewenste Scope, kwaliteit en Taakstellend budget;
   b. indien geen gewenst effect, het aanpassen van de Scope (binnen Taakstellend budget en kwaliteit);

[5] Middelen voor Exploitatie, Onderhoud en Vervanging waarmee ProRail het spoor veilig en beschikbaar houdt.

c. faseren, uitstellen of stopzetten van onderdelen van het Project.

7. Indien de inspanningen zoals genoemd in lid 6 niet leiden tot een kostenraming die binnen het Taakstellend budget past, treden de financierende Partijen met elkaar in overleg.

8. Partijen spreken over Studiekosten af:
   a. IenW geeft ProRail opdracht en een subsidiebeschikking om de stations & transferonderdelen zoals aangegeven in bijlage 1 uit te werken in de Planning- en studiefase. De kaders voor deze opdracht worden beschreven in het Projectplan.
   b. De Regionale Partijen financieren en contracteren de uitwerking van de stationsomgevingsonderdelen.
   c. De contractering en financiering van de uitwerking van de werkzaamheden in de Planning- en studiefase is gespecificeerd in het Projectplan. Waar nodig is – vanuit de specifieke opgave van de knoop – daarin maatwerk gemotiveerd en toegepast op het principe zoals opgenomen onder lid a en b.
   d. De kosten voor de Planning- en studiefase van het Project komen ten laste van het Taakstellend budget zoals opgenomen in lid 1. De kosten worden gedekt vanuit de bijdragen zoals benoemd in lid 2 van dit artikel.
   e. Te declareren en uit het Taakstellend budget te financieren zijn de kosten van:
      – De kosten voor onderzoek- en ingenieursbureaus voor de uitwerking van de Scope ten behoeve van de Projectbeslissing zoals beschreven in het Projectplan
      – De deelnemers aan de Projectorganisatie voor de uren die deze mensen ‘dedicated’ aan het Project werken;
      – Mensen uit de eigen organisatie die ten behoeve van het Project een specifieke klus uitvoeren, mits hiervoor door het Projectmanagement navolgbaar opdracht is gegeven voor een vooraf gespecificeerd aantal uren;
      – Dit kan verder worden beheerst door niet meer uren te declareren dan in het Projectplan is opgenomen;
      – In het Projectplan wordt een lijst van de functionarissen opgenomen zodat duidelijk is voor wie welke uren declarabel zijn;
      – Dit zijn de limitatieve lijsten van mensen die mogen schrijven op het Project; hun uren kunnen opgevoerd worden als zijnde declarabel.
      – De inzet van NS Stations die toe te schrijven is aan het Project, wordt verrekend met haar (mogelijke) investeringsbijdrage aan het eind van de Planning- en studiefase. NS Stations administreert deze uren en rapporteert hierover in de integrale Q-rapportage.
   f. Partijen (met uitzondering van ProRail en NS Stations) dragen naar rato van hun bijdrage zoals benoemd in lid 2 bij aan de studiekosten. Bij eventuele meer- of minder kosten geldt dezelfde verdeelsleutel als uitgangspunt.
   g. De begroting en de bijdrage per Partij aan de Planning- en studiefase is gespecificeerd in het Projectplan. Waar nodig is – vanuit de specifieke opgave van de knoop – daarin maatwerk gemotiveerd en toegepast op het principe zoals opgenomen onder lid e.
   h. Projectmanagement verantwoordt op basis van de begroting (sub g) de besteding van de studiekosten per kwartaal in een Q-rapportage. Deze wordt vastgesteld in het DO.
   i. Er wordt niet gefactureerd tussen IenW en de Regionale Partijen. De Regionale Partijen kunnen besluiten wel onderling te factureren en maken hier in dat geval zelf afspraken over.
   j. Indien de gerealiseerde studiekosten aan het eind van de Planning en Studiefase anders zijn dan afgesproken in het Projectplan wordt het verschil verrekend bij het opstellen van de realisatieovereenkomst waarin de definitieve bijdrage van partijen wordt bepaald.

9. Partijen zetten zich in om extra kosten ten gevolge van fiscale effecten te voorkomen. Daarvoor worden in ieder geval de mogelijke btw-gevolgen van de maatregelen die onderdeel uitmaken van het Project op basis van de resultaten van de Planning- en studiefase geanalyseerd. Als dit gevolgen heeft voor de omvang van het Taakstellend budget treden Partijen in overleg om tot een oplossing te komen.

10. Partijen zullen zich inspannen om de administratieve kosten, zoals leges en interne organisatiekosten, tot een minimum te beperken.

11. Periodiek wordt door het Projectmanagement via de Projectregiegroep gerapporteerd aan het DO over de studiekosten en de planning van de Planning- en studiefase.

Artikel 13 – Stationsgebouw

1. Partijen stellen vast dat:
   a. het MIRT – deelproject Station en Transfer, waarvoor de Scope geldt zoals bepaald in artikel 3 en bijlage 1, ingrijpt op het monumentale stationsgebouw van NS Stations, met een Voor-

keursalternatief waarin de loopstroom weer door het stationsgebouw wordt gelegd en waarvoor aanpassingen van het monumentale stationsgebouw noodzakelijk zijn, waaronder (ter indicatie en niet volledig) het aanpassen van de gevelschil, het inpassen van stijgpunten, het aanpassen van de constructie en het aanpassen/ verplaatsen van bestaande technische ruimtes, commerciële ruimtes en stationsvoorzieningen zoals reizigerstoiletten, verder te noemen MIRT – deelproject Station en Transfer;

b. NS Stations als eigenaar voor het monumentale stationsgebouw een opgave kent die toeziet op instandhouding, verbetering van de huidige kwaliteit en verduurzaming ('Paris Proof'), verder te noemen NS-opgave.

2. De opgaven voor het monumentale stationsgebouw, zoals omschreven in lid 1 sub a en b, zullen worden geïntegreerd tot één ontwerp, waarmee wordt voorkomen dat binnen één gebouw meerdere separate projecten met belangrijke raakvlakken naast elkaar gaan lopen. ProRail en NS Stations zullen in de Planning- en studiefase tijdens de uitwerking van het Project onderzoeken – zoals nader bepaald in lid 3 – of en zo ja hoe de opgaven als bedoeld onder lid 1 a en b kunnen worden geïntegreerd teneinde efficiencyvoordelen te behalen ("werk met werk maken").

3. ProRail en NS Stations zullen daartoe gedurende de Planning- en studiefase samenwerken om de beide opgaven voor het monumentale stationsgebouw te integreren. Deze samenwerking wordt in het Projectplan verder uitgewerkt.

4. Voor de kosten voor de werkzaamheden in de Planning- en studiefase en voor de nadere kostentoedeling zoals genoemd in lid 5 erkennen partijen de volgende basisprincipes:
   a. De kosten die veroorzaakt worden door het MIRT – deelproject Station en Transfer komen voor rekening van het MIRT – deelproject Station en Transfer.
   b. De kosten die veroorzaakt worden door de NS-opgave zoals bedoeld in lid 1 sub b komen voor rekening van NS Stations. Voor zover maatregelen op grond van de tussen partijen geldende afspraken als bedoeld in artikel 9 lid 2 mede aan ProRail zijn toe te rekenen, draagt ProRail bij aan de daarmee gemoeide kosten en risico's overeenkomstig de afspraken.
   c. Voor de kosten die verband houden met objecten waarop zowel het MIRT-deelproject Station en Transfer als de NS-opgave van toepassing is, worden nadere afspraken gemaakt.

5. Bij de start van de Planning- en studiefase wordt een Uitgangspuntennotitie 'MIRT-deelproject Station en Transfer en NS-opgave knoop Dordrecht' opgesteld met daarin de belangrijkste (kwaliteit)eisen aan de integrale ontwerpopgave en de uitgangspunten voor de wijze van financiële toedeling van kosten, met oog voor ieders verantwoordelijkheid en met inachtneming van lid 4. Het streven is om deze notitie binnen 3 maanden na de start van de Planning- en studiefase vast te stellen in het DO van het Knooppunt. Hierin zullen ook afspraken worden vastgelegd voor de Studiekosten voor de NS-opgave.

6. Voorafgaand aan de besluitvorming over de Uit te voeren variant maken Partijen, op basis van de vastgestelde uitgangspuntennotitie 'MIRT-deelproject Station en Transfer en NS-opgave knoop Dordrecht', verdere afspraken over de toedeling van kosten aan het MIRT-deelproject en de NS-opgave. In de periode tussen goedkeuring Uit te voeren variant en Projectbeslissing zal de Uit te voeren variant worden uitgewerkt tot minimaal een definitief ontwerp en bijbehorende kostenraming.

7. Partijen leggen afspraken over de definitieve financiële toedeling en risico's, projectmanagement en uitvoering die horen bij het definitief ontwerp monumentaal stationsgebouw (met bijbehorende raming) vast in de realisatieovereenkomst (zie artikel 2 lid 4).

Artikel 14 – Onvoorziene omstandigheden

1. Partijen treden met elkaar in overleg indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen die van dien aard zijn dat naar de maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van deze Samenwerkingsovereenkomst niet mag worden verwacht. Dit met het doel om tot een (nieuwe) Samenwerkingsovereenkomst te komen die voldoet en passend is bij de nieuwe situatie.

2. Het overleg zoals bedoeld in het eerste lid vindt plaats binnen vier weken nadat een Partij daartoe schriftelijk mededeling heeft gedaan aan de andere Partijen.

Artikel 15 – Wijziging van de Samenwerkingsovereenkomst

1. Elke Partij kan de andere Partijen schriftelijk verzoeken deze Samenwerkingsovereenkomst te wijzigen.

2. Partijen treden in overleg binnen vier weken nadat een Partij de wens om een wijziging door te voeren aan de andere Partijen schriftelijk heeft onderbouwd en medegedeeld.

3. Wijzigingen behoeven de instemming van alle Partijen in het BO.

4. Wijzigingen worden na schriftelijke instemming als addendum aan deze Samenwerkingsovereenkomst gehecht en maken daarvan integraal onderdeel uit.

Artikel 16 – Geschillen

1. Partijen zullen zich inspannen om te voorkomen dat er geschillen ontstaan ter zake van de uitleg of de uitvoering van deze Samenwerkingsovereenkomst.

2. Er is sprake van een geschil indien één van de Partijen daarvan schriftelijk en gemotiveerd melding maakt aan de andere Partijen.

3. Partijen streven ernaar dat een geschil in onderling overleg tot een oplossing kan worden gebracht. Geschillen die niet in het BO opgelost kunnen worden, trachten Partijen op te lossen met behulp van (een) mediator(s) die is(/zijn) aangesloten bij de Mediation Federatie Nederland.

Artikel 17 – Inwerkingtreding, looptijd en beëindiging

1. Deze Samenwerkingsovereenkomst treedt in werking op de dag na ondertekening ervan door Partijen.

2. Deze Samenwerkingsovereenkomst eindigt:
   a. op het moment dat de realisatieovereenkomst van kracht wordt
   b. bij een negatieve Projectbeslissing aan het einde van de Planning- en studiefase;
   c. op het moment dat na tussentijdse opzegging door één der Partijen de andere Partijen overeenkomen het Project te beëindigen, of
   d. wanneer Partijen op een ander moment overeenkomen het Project te beëindigen.

3. De beëindiging van de Samenwerkingsovereenkomst wordt in alle gevallen bekrachtigd met een besluit van het BO. In geval sprake is van beëindiging als bedoeld in lid 2, onder c of d, maken Partijen met elkaar afspraken over hoe de doelstellingen die met deze Samenwerkingsovereenkomst zijn beoogd, op een andere wijze kunnen worden gerealiseerd.

4. Elke Partij kan de Samenwerkingsovereenkomst met inachtneming van een opzegtermijn van drie maanden met een aan de andere Partijen gerichte schriftelijke mededeling opzeggen, indien een zodanige verandering van omstandigheden is opgetreden dat deze Samenwerkingsovereenkomst naar de maatstaven van redelijkheid en billijkheid op korte termijn behoort te eindigen. De mededeling tot opzegging vermeldt de verandering in omstandigheden en de datum van de opzegging. Wanneer een Partij de Samenwerkingsovereenkomst opzegt, blijft de Samenwerkingsovereenkomst voor de overige Partijen in stand voor zover de inhoud en de strekking ervan zich daartegen niet verzetten. Na ontvangst van de opzegging treden Partijen met elkaar in overleg in het BO om de gevolgen van de opzegging te bespreken en af te handelen conform de intentie van deze Samenwerkingsovereenkomst.

5. Bij een eventuele tussentijdse beëindiging van deze Samenwerkingsovereenkomst zullen Partijen hun bijdrage terugontvangen. Dit na aftrek van het aandeel naar rato, op basis van de bijdrage per Partij zoals beschreven in artikel 12 lid 2, van de reeds gemaakte kosten en niet meer te vermijden kosten die voortvloeien uit verplichtingen die andere Partijen ten tijde van de opzegging reeds zijn aangegaan met het oog op de verdere vervulling van de verplichtingen uit deze Samenwerkingsovereenkomst.

Artikel 18 – Bijlagen

1. De Samenwerkingsovereenkomst bevat de volgende bijlagen:
   Bijlage 1. Scope en Voorkeursalternatief;
   Bijlage 2. Governance;
   Deze bijlagen maken integraal onderdeel uit van de Samenwerkingsovereenkomst.

2. Bij strijdigheid tussen het bepaalde in een bijlage en deze Samenwerkingsovereenkomst prevaleert deze Samenwerkingsovereenkomst. Indien Partijen de strijdigheid in de bijlage expliciet hebben benoemd prevaleert de bijlage.

Artikel 19 – Slotbepalingen

1. Binnen veertien dagen na inwerkingtreding van deze Samenwerkingsovereenkomst of van wijzigingen daarop, wordt de tekst daarvan door de Minister van IenW gepubliceerd in de Staatscourant.

2. Aan het einde van de Planning- en studiefase zullen Partijen de uitvoering van de Samenwerkingsovereenkomst evalueren. De resultaten van deze evaluatie worden meegenomen bij het maken van afspraken over de realisatiefase in een realisatieovereenkomst zoals bedoeld in artikel 2, lid 4.

Aldus overeengekomen en getekend, te 's-Gravenhage, d.d. 5 november 2026

Annet Bertram
Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Elanor Boekholt-O'Sullivan
Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Jeroen van Dijken
Gedeputeerde Provincie Zuid-Holland

Joost Veldman
Wethouder gemeente Dordrecht

Wouter Koolmees
President-directeur NS Stations B.V. en NS Vastgoed B.V.

Dimitri Kruik
Regiodirecteur Zuid ProRail B.V.

Bijlage 1: Scope en Voorkeursalternatief

Scope

Voor het Eerste zinvolle maatregelpakket worden de volgende onderdelen van het Voorkeursalternatief gerealiseerd:

- **Perron 2/3 wordt breder** door spoor 2 te overkluizen. Hierdoor zijn de perrons niet meer te smal en is er genoeg ruimte bij de trappen. Reizigers krijgen meer plek om te wachten en voor voorzieningen op het perron.
- **Er komt een nieuw perron aan de parkzijde** als compensatie voor het buiten functie stellen van perron 1. Reizigers uit de zuidelijke wijken, zoals Maasterras, Krispijn en Amstelwijck kunnen dit perron (trein uit Rotterdam richting Breda) makkelijker en zonder hoogteverschillen bereiken en verlaten. De parkzijde wordt een volwaardige ingang van het station. Deze ingang sluit direct aan op een grotere fietsenstalling en op de toekomstige Metropolitane Fietsroute.
- **Alle perrons worden verbonden met één centrale oversteek (traverse).** Dit wordt een ruime, overzichtelijke en veilige looproute met daglicht met extra trapcapaciteit richting de perrons. Deze vervangt de huidige smalle, onprettige en verouderde tunnel en de bestaande passerelle. De traverse kan mede gebruikt worden als interwijkverbinding.
- **Het monumentale stationsgebouw krijgt weer een centrale rol.** De nieuwe traverse komt uit in het stationsgebouw, dat daarmee weer de hoofdentree wordt. Zo krijgt het historische gebouw zijn herkenbare functie als toegangspoort tot de stad terug.
- **De sociale veiligheid verbetert duidelijk.** De oude tunnel verdwijnt, er komen betere zichtlijnen en de reizigersstromen worden overzichtelijker.
- **De openbare ruimte aan de centrum- en parkzijde wordt opnieuw ingericht.** De pleinen sluiten straks beter aan op het station en op de routes in de stad. Ook worden voorzieningen zoals taxi- en Kiss & Ride-plekken verplaatst en komt er meer ruimte voor bussen, inclusief treinvervangend vervoer.
- **De verbinding tussen wijken wordt verbeterd.** Tussen de Dokweg en de Transvaaltunnel komen fijnere en veiligere routes voor voetgangers en fietsers.

De Scope wordt binnen het Project uitgewerkt in de deelprojecten:

- Station & Transfer (trekker: ProRail in nauwe samenwerking met NS)
  I. Deelproject I: Station & Transfer
- Stationsomgeving (trekker: Gemeente Dordrecht)
  II. Deelproject II: Stationsomgeving

Voor het realiseren van het Voorkeursalternatief (Eindbeeld) zijn aanvullend op de Scope de volgende maatregelen nodig:

- **Perronkappen**: deze scope omvat grotendeels de vervanging van bestaande perronkappen bij onder meer perron 4/5 en perron 15.
- **Fietsenstalling**: de vernieuwing en uitbreiding van de fietsenstalling aan de centrumzijde.

Bijlage 2: Governance

