

Geachte leden van de commissie fysiek,

Op 29 augustus jongtsleden bent u meegenomen in de hoofdlijnen van de nieuwe concept OV en Spooragenda 2040. U heeft besloten om op 12 september verder te praten over de hoofdlijnen van deze agenda. Tevens heeft u mij gevraagd om een notitie ter voorbereiding op dit overleg op te stellen.

In de eerste plaats wil ik nogmaals mijn waardering uitspreken voor de betrokkenheid van u bij het onderwerp spoor en openbaar vervoer. Uw aandachtspunten naar aanleiding van de presentatie heb ik meegenomen en besproken tijdens het portefeuillehoudersoverleg (PFO) met de heer Tanis, voorafgaande aan de bespreking in het Drechtstedenbestuur op 7 september. Dit betrof met name het goederenvervoer, de combinatie fiets-OV en het centraal stellen van de reiziger; het korter maken van de reistijd is daarbij erg belangrijk.

Aanvullend op de presentatie van 29 augustus wil ik drie invalshoeken toelichten. Graag wil ik aanstaande dinsdag 12 september deze invalshoeken met u bespreken.

Koppeling groeiagenda

Ten eerste ligt er tussen de OV en Spooragenda een duidelijke koppeling met de groeiagenda 2030. Een agenda waarbij we willen investeren in een leefbare, werkbare en aantrekkelijke stad en regio. Bereikbaarheid is hierbij een belangrijke voorwaarde. Ook externe veiligheid en het goederenvervoer hebben en houden hier een belangrijke positie. Het college wil deze groei binnen de bestaande stedelijke contouren realiseren. Dit betekent dat de locaties nabij het spoor potentieel aantrekkelijk zijn; hier kunnen groei en bereikbaarheid samen op gaan. Deze gewenste groei vraagt om meer dan alleen een lokale agenda. Vandaar dat we in het regionaal meerjarenprogramma (rMJP) hebben afgesproken hier samen in op te trekken.

Samen met partners

Ten tweede kunnen Drechtsteden en Dordrecht de agenda op het openbaar vervoer niet alleen realiseren. We zien in zowel het Intercity dossier als het externe veiligheid dossier dat wij wel zelfstandig kunnen uitspreken wat we willen, maar dat de realisatie van deze beleidswensen niet zonder partners kan. Dit betekent dat we de nieuwe spoor en OV agenda niet alleen ambitieus neerzetten, maar vooral slim gaan organiseren. We gaan nadrukkelijk niet afwachten of onrealistische wensen uitspreken. In de nieuwe Spoor en OV agenda gaan we ook werken vanuit de kracht van onze partners.

Op dit moment wordt, zoals de heer Govers presenteerde, landelijk gewerkt aan de Spooragenda 2040. Deze is uitgewerkt voor de zuidvleugel. Rotterdam werkt deze op dit moment uit in haar OV visie. In onze Spoor en OV agenda willen we deze bovenregionale agenda's van partners gaan benutten en inzetten om onze regionale en lokale belangen te realiseren. Om concreet te worden: als Rotterdam met de RMDH en de Provincie Zuid-Holland werkt aan de vernieuwing en uitbreiding van het metro/lightrail systeem en nadrukkelijk naar Dordrecht kijkt, dan biedt dat hier kansen! Kansen voor een betere bereikbaarheid en kansen voor de gehele ruimtelijk economische groeiagenda. Zo zie ik bijvoorbeeld kansen voor een Metro/LightRail halte Leerpark. Maar ik zit ook aan tafel om te waarborgen dat deze niet ten koste gaat van de Intercity kwaliteit. Dit is de reden dat wij aanwezig zijn bij de gezamenlijke bijeenkomst Bestuurlijk Platform Stedenbaan en Landsdelige OV en Spoortafel Zuidelijke Randstad op 27 september. Hier presenteren wij onze concept Spoor en OV agenda, en van collega's weet ik dat het Ministerie I&M onder de indruk is van de regionale kracht en eensgezindheid in de Zuidvleugel.

Maar ik zit ook aan tafel in Brabant. Eerder heb ik u meegenomen in de stand van zaken van de Intercity kwaliteit op Brabant. Mijn Brabantse collega's en NS werken we aan een toekomstvaste oplossing. We staan een toekomstgerichte ontwikkelagenda met partners, in plaats van slechts terug te willen krijgen wat mooi was.

Stad en regio

De derde invalshoek volgt uit de eerste twee. De stad en de Drechtsteden kunnen dit spel met stakeholders niet alleen spelen. We zien dat we samen moeten optrekken om de regio met het centrale Intercity station Dordrecht te positioneren. Voor de komende jaren zie ik dat wij als centrum stad samen met de regio de koek groter kunnen maken, in plaats van alleen te debatteren over de verdeling ervan.

Zoals eerder vermeld heeft het Drechtstedenbestuur op 7 september voorlopig ingestemd met de concept agenda. Ze wil u hiermee ook de ruimte geven om de inhoud met mij te bespreken. Naar verwachting wordt de spoor en OV agenda op 3 oktober geagendeerd in de regionale carrousel fysiek. In deze carrousel kunt u met de heer Tanis van gedachten wisselen over de Spoor en OV agenda. Op 7 november wordt de Drechtstraad gevraagd de agenda definitief vast te stellen.

Het betreft een langjarige agenda. Het jaar 2040 is gekozen om deze scope te benadrukken. Dit betekent dat u de komende jaren nog nadrukkelijk in positie wordt gebracht om belangrijke besluiten over onze stedelijke ontwikkeling te nemen. Er is dan ook voldoende ruimte om uw beelden en wensen op te nemen in dit proces en de vele uitwerkingen die nog volgen.

Tot slot wil ik u erop wijzen dat uw commissie op 21 juni heeft besloten om de raadsinformatiebrief "Koersnota Mobiliteit in Dordrecht: een stad in beweging" niet te bespreken, maar terug te sturen naar het college. Binnenkort kom ik met een kaderstellend raadsvoorstel (startnotitie) naar u terug. In dit raadsvoorstel zal ik nader ingaan op de kansen en betekenis die de OV en Spoor agenda heeft voor de stedelijke ontwikkeling en haar bereikbaarheid.

Hoogachtend,

H. van der Linden
Wethouder Verkeer en Vervoer