

Raadsvoorstel en -besluit

2021-0006384

Onderzoek naar Dedicated Goederenlijn

Aan de leden van de raad,

Het college van burgemeester en wethouders stelt u voor op grond van Het college van burgemeester en wethouders stelt u voor op grond van de Gemeentewet artikel 147, lid 2 te besluiten. te besluiten:

1. Voor het jaar 2021 €150.000,- en voor het jaar 2022 €75.000,- beschikbaar te stellen om onderzoeken uit te voeren en de lobby rondom de Dedicated Goederenlijn en de Overkapping A16 te kunnen voortzetten.
2. De uitgaven ten laste te brengen van het geraamd resultaat van 2021 en 2022.
3. De begroting dienovereenkomstig te wijzigen.

De secretaris,

De burgemeester,

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 16 maart 2021

De griffier,

De voorzitter,

Toelichting

Inleiding

De gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht hebben een forse verstedelijkingsopgave. Deze opgave zal in het licht van de Woondeal Zuidelijke Randstad en het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad, met voorrang moeten plaatsvinden binnen bestaand stedelijk gebied in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer.

Voor Dordrecht en Zwijndrecht betekent dit dat de omgeving van de stations in beide gemeenten ontwikkeld gaan worden met een centrum-stedelijk karakter. Er komt een plek voor wonen, werken en verblijven in een fijne en prettige leefomgeving.

Het spoor dat beide gemeenten doorkruist is er niet alleen voor personenvervoer. Een significant deel van de spoorcapaciteit is voor het railgoederenvervoer. Dat vervoer groeit. En hoewel er elders in Nederland investeringen worden gedaan die de omvang van het vervoer via de Drechtsteden verkleint (boog van Meteren), het railgoederenvervoer waaronder het vervoer van gevaarlijke stoffen zal de steden blijven belasten en ambities voor grootschalige verstedelijking en stations ontwikkelingen significant beperken.

Met het oog hierop hebben Dordrecht en Zwijndrecht, in samenwerking met de provincie Zuid-Holland, het initiatief genomen om een robuuste integrale oplossing te onderzoeken: een oplossing waarbij het railgoederenvervoer buiten de steden wordt omgeleid, deels uitgevoerd als tunnel. Dit alles ter verbetering van en investering in de leefbaarheid en gezondheid in de Drechtsteden en met het oog op het realiseren van stedelijke ambities.

Deze studie past binnen de ambities van het Programma Robuust Basisnet, het position paper "Basisnet in Balans" en bij de goederenambities zoals genoemd in het in het Toekomstbeeld OV2040.

De studie naar de Dedicated Goederenlijn past in een ontwikkeling naar een groter en ambitieuzer stedelijk perspectief voor Zwijndrecht. De toegevoegde waarde van een goederenlijn specifiek voor Zwijndrecht en ook van een eventuele overkluizing van de A16 zal in het licht van dat grotere perspectief voor Zwijndrecht (moeten) worden beschouwd.

Beoogd effect

In het uit te voeren onderzoek moet er in ieder geval antwoord komen op de vragen:

1. Wat zijn robuuste oplossingen om het rail goederenvervoer weg te halen uit beide steden?
2. Wat zijn de kosten en wat zijn maatschappelijke opbrengsten?
3. Wat zijn de gevolgen en effecten/kansen voor Dordrecht en Zwijndrecht?
4. Wat zijn de effecten op het goederennet elders in Nederland en in Europa?
5. Op welke aspecten moet verdiepend onderzoek worden uitgevoerd?
6. Wat is nodig om de oplossing(en) te agenderen voor Rijksfinanciering via het MIRT?

In deze studie wordt eerder (2005 en 2009) uitgevoerd onderzoek naar ontvlechting/een tunnel meegenomen en geactualiseerd.

De resultaten van dit onderzoek zullen ook worden gepresenteerd/aangeboden binnen het programma Robuust Basisnet aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Over het onderzoek zal ook met andere steden contact worden gezocht. Dit betreft met name de Brabantse steden. Ook is contact met de havenbedrijven van Vlissingen en Antwerpen mogelijk opportuun.

Argumenten

1. Er is nu en in de nabije toekomst een grote verstedelijkingsopgave, o.a. om te voorzien in vele duizenden woningen. Deze opgave zal in het licht van de Woondeal Zuidelijke Randstad en het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad, met voorrang moeten plaatsvinden binnen bestaand stedelijk gebied in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer.
2. Het rail goederenvervoer beperkt de mogelijkheden hiervoor significant. Niet alleen vanwege de onveiligheid maar ook door de geluids- en trillingseffecten op de omliggende wijken.
3. Daarbij heeft Dordrecht grote stedelijke ambities met en om het centraal station. In Zwijndrecht wordt de nieuwe wijk Diztrikt gerealiseerd in de directe omgeving van het station. Goederenvervoer limiteert de mogelijkheden in beide steden.
4. De ontwikkelingen m.b.t. Metropool OV op de 'oude lijn' (MOVV) is weliswaar mogelijk naast goederenvervoer en intercity vervoer, maar de ruimtelijke impact en de mogelijkheden voor stations om zich daarom heen te ontwikkelen tot multifunctionele stedelijke groeicentra blijven beperkt door het railgoederenvervoer.

Kanttelingen

1. Dit onderzoek heeft nog niet de MIRT-status. Het Rijk heeft in nationale plannen voor OV en railgoederenvervoer tot op heden niet (financieel) gerekend met deze interventie in de infrastructuur. Het is daarom belangrijk om de effecten op de nationale en internationale afhandeling van het railgoederenvervoer mee te nemen. Maar tegenover de toekomstige vraag om deze ingreep in het MIRT onder te brengen zal een significante stedelijke ambitie moeten staan. Alleen dan is de vraag om Rijksfinanciering te onderbouwen c.q. te rechtvaardigen.
2. De investeringen in 'oude lijn' om hoogfrequent metro-achtig vervoer te realiseren en stations daarmee een impuls te geven in verstedelijking en als nieuwe economische centra van ontwikkeling hebben de hoogste prioriteit in Dordrecht. Voorkomen moet worden dat deze wens in Den Haag wordt afgewogen tegen die voor een (dure) tunnel. Dat vraagt om duidelijke framing van het onderzoek naar de tunnel. Enerzijds als lange termijn wens (tegenover de korte termijn ambities met 'de oude lijn'). Maar er zal ook duidelijk moeten worden gemaakt hoe het weghalen van het goederenvervoer bijdraagt aan de kwaliteitsimpuls van nieuwe stedelijkheid rondom het spoor en aan het beoogde effect van hoogfrequent OV.

Extern draagvlak

1. Er is ambtelijk medewerking toegezegd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Havenbedrijf Rotterdam en Prorail. Deze stakeholders willen zitting nemen in een klankbordgroep om te verzekeren dat de studie voldoet aan de benodigde kwaliteit. Ze geven wel aan dat ze de ingreep in de vorm van een separate ondergrondse goederenlijn niet (op voorhand) steunen. Gegeven de gelimiteerde overheidsbudgetten opteren zij voor investeringen in een noord- en zuidtak van de Betuweroute. De verbinding Rotterdam-België heeft voor hen geen prioriteit. Wel hebben ze begrip voor de regionale wens om het goederenvervoer weg te halen uit de steden.
2. Op 22 december 2020 is er een gezamenlijke brief gestuurd door de burgemeesters van de gemeenten Zwijndrecht en Dordrecht en gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland naar de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat met het verzoek tot medewerking en medefinanciering. De medewerking kan zijn in de vorm van het beschikbaar stellen van ambtelijke capaciteit en de medefinanciering door het beschikbaar stellen van budget. Als de Staatssecretaris hierop positief reageert zal de invloed op de inhoud van de studie naar verwachting toenemen, maar het draagvlak voor de resultaten worden vergroot. De druk om als gezamenlijke steden met bijbehorende ambities te komen zal dan toenemen.

Onderzoek naar Dedicated Goederenlijn

Duurzaamheid

Het vervoer per spoor voor goederen en personen is de meest duurzame manier van vervoer. Vandaar dat groei wordt verwacht. In de stedelijke centra zorgt railgoederenvervoer juist voor 'niet duurzame' effecten. Duurzaamheid in de zin van duurzame stedelijke ontwikkeling is doel van deze studie.

Aanpak/uitvoering/evaluatie

1. In april 2020 is de werkgroep Dedicated Goederenlijn(DGL) opgericht. Daarin nemen de beide gemeenten en de provincie Zuid-Holland deel. Deze werkgroep heeft een plan van aanpak opgesteld en besproken met de klankbordgroep.
2. In september 2020 is er een klankbordgroep geformeerd waarin Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Havenbedrijf Rotterdam, ProRail, provincie Zuid-Holland en beide gemeenten zitting hebben.
3. Er is inmiddels een brief, ondertekend door de burgemeesters van Zwijndrecht en Dordrecht en de gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland verzonden (22 december 2020) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw Van Veldhoven.
4. Na accordering door de colleges van B&W en gemeenteraden van Zwijndrecht en Dordrecht, naar verwachting in het eerste kwartaal, gaat de uitvraag uit naar bureaus.
5. De studie naar de techniek, ruimtelijke inpassing en kosten zal dan direct starten. Deze zal worden uitgevoerd door Ingenieursadviesbureau Sweco. Dat bureau heeft namelijk ook de studie in 2009 uitgevoerd.
6. Na selectie van een ter zake kundig bureau zal het overige deel van het onderzoek starten, naar verwachting in maart 2021.
7. De studie zal in het najaar van 2021 worden opgeleverd.

Communicatie/publicatie/participatie

Het college van B&W zal een geschikt moment uitkiezen om deze plannen bekend te maken in de media nadat de gemeenteraad de aangevraagde financiële middelen ter beschikking heeft gesteld.

Personeel/organisatie/SCD

Op dit moment is er een werkgroep actief waar medewerkers van de gemeente Dordrecht en Zwijndrecht en provincie Zuid-Holland zitting in hebben. In deze werkgroep heerst een goede dynamiek en zit men op dezelfde lijn om te komen tot een onderzoek naar een Dedicated Goederenlijn.

Financiën

Er zijn een tweetal onderzoeken die dienen te worden uitgevoerd.

1. Actualisatie ruimtelijk technische studie 2009 door Sweco: ca € 25.000
2. Onderzoek naar de overige aspecten: ca € 125.000,-

Er is overeengekomen dat beide gemeenten bijdragen in de helft van de totale kosten, zijnde €75.000,- voor de uit te voeren onderzoeken.

Daarnaast is €150.000,- nodig voor de kosten om eventuele extra benodigde onderzoeken uit te kunnen voeren en de lobbytrajecten (personele inzet) Dedicated Goederenlijn en Overkapping A16 te kunnen voorzetten. Totale kosten komen daarmee op €225.000,-.

Daarnaast wordt er ingezet op financiële bijdragen van de provincie Zuid-Holland en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor dit gehele traject.

