

plan van aanpak, concept uitvraag en opzet van het onderzoek naar een Dedicated Goederenlijn(DGL)

Projectteam DGL

dec 2020



inhoud

- Opdrachtgevers, rol programma Basisnet
- Het vraagstuk, de probleemstelling
- Op welke vragen geeft het onderzoek antwoord?
- De opgave
- Inhoudelijke basis
- De voorlopige onderzoeksopzet (nader te specificeren door de bureaus die het onderzoek uitvoeren)
- De uitbesteding: hoe en welke bureaus?
- Kosten en planning
- Bijlage: beschrijving autonome ontwikkeling

De opdrachtgevers en rapportage

- Opdrachtgevers zijn: de gemeentebesturen van Zwijndrecht en Dordrecht, met steun van het bestuur van PZH het ministerie van I&W
- Het onderzoek past binnen de kaders van het programma Robuust Basisnet en zal als zodanig bij het ministerie worden aangemeld
- Hoewel formeel geen mede opdrachtgever moet het rapport inhoudelijk antwoord geven op de vraagstelling die binnen dat programma is geformuleerd.
- Het eindrapport (en wellicht tussenrapporten) gaat daarom ook naar de programmaleider Basisnet.

Het vraagstuk, de context

- Er ligt een grote opgave voor deze steden in het kader van de woningbouw, maar ook op sociaal economisch gebied. deze opgave moet vooral in de spoorzones gerealiseerd worden
- Binnen de spoorzones fungeren de stations als draaischijf voor deze ontwikkelingen;
- Stations zijn tegenwoordig meer dan overstapplaatsen; ze vormen kern van nieuwe centrumstedelijkheid: start-up gemeenschappen, (inter)nationale en lokale ontmoetingsplaatsen, cultuur en onderwijs, wonen en recreëren.
- Het railgoederenvervoer belemmert deze stedelijke ontwikkeling in Dordrecht en Zwijndrecht significant; maakt ze deels onmogelijk.
- Verwachte (internationale) groei goederenvervoer waaronder het vervoer van gevaarlijke stoffen maakt dit probleem alleen maar groter.
- *NB Verwachte groei vervoer gevaarlijke stoffen maakt gerealiseerde veiligheidswinst als gevolg van herontwikkeling Leerpark (investering van €250 miljoen) ongedaan.*

De context, raakvlakken met andere ontwikkelingen/projecten in de twee steden

- De Woondeal Zuidelijke Randstad en het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad: de verstedelijkingsopgave moet met voorrang plaatsvinden binnen bestaand stedelijk gebied in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer.
- De ontwikkeling van het Metropolitane OV (MOVV): plannen voor hoogfrequent OV op 'de oude lijn' tussen Leiden en Dordrecht, samenhangend met de verstedelijkingswensen rondom de stations
- De lopende gebiedsontwikkelingen van de spoorzones in Dordrecht en Zwijndrecht; deze mogen door deze studie niet worden belemmerd of anderszins negatief worden beïnvloed.
- De wensen voor overkluizing van de A16 over de passage van de Oude Maas; in dit gebied zal ook de passage van de goederentunnel van de Oude Maas gesitueerd zijn.
- Ontwikkelingen in het kader van het Basisnet
- MIRT- onderzoek corridor Zuid

De vragen, algemeen

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

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

De opgave

- Ontwikkel alternatieven voor de afwikkeling van het spoorgoederenvervoer door de Drechtsteden Dordrecht en Zwijndrecht
 - Zodat de stedelijke ambities de ruimte krijgen, conform o.a. de met het Rijk gemaakte afspraken in het kader van de verstedelijkingsalliantie en de metropolitane OV ontwikkeling (MOVE)
 - En zowel stedelijke, vervoers- als sociaal economische doelstellingen kunnen worden gerealiseerd
- Geef daarbij een doorkijk naar de stedelijke, ruimtelijke, sociaal economische kansen die het alternatief biedt.
- Het niveau, de diepgang en breedte van de studie moeten gericht zijn op de beantwoording van de vragen:
 - Welke van de alternatieven wordt het voorkeursalternatief en waarom?
 - Wat moet er nog eventueel aan studie worden verricht om deze voorkeur te rechtvaardigen?
 - Wat zijn de benodigde vervolgstappen om dit alternatief gerealiseerd te krijgen?
- Nb het gaat in materiele zin niet om een haalbaarheidsstudie; we weten immers dat een tunnel het vraagstuk van stedelijke ambitie oplost. Politiek gezien gaat het wel over de haalbaarheid en betaalbaarheid. De studie moet daarom ook gericht zijn op politieke haalbaarheid en argumenten daarvoor aandragen.

Inhoudelijke basis voor de uitvraag (o.a.!)

- Aansluiten bij de meest actuele relevante kennis en info zoals die bijv. toegepast is bij de recente studies in het kader van
 - Programma en evaluatie Basisnet
 - Toekomstbeeld OV 2040
 - Verkenning goederenontwikkeling HbR
 - Ontwikkeling Goederenruit
 - Havennota 2020-2030
- Ontvlechtingsstudie 2005
- De studie uit 2009 van Grontmij naar een ondergrondse goederenlijn door Zwijndrecht en Dordrecht
- De stedenbouwkundige verkenningen in Dordrecht, en het Ambitiedocument van Dordrecht en Zwijndrecht



Voorlopige onderzoeksopzet, (nader te specificeren met de bureaus die de studies gaan doen)

- Beschrijving van de referentiesituatie: de autonome ontwikkeling
 - Duiding van de situatie in Dordrecht en Zwijndrecht mbt het vervoer van gevaarlijke stoffen en het overig goederenvervoer *nu, op de middellange termijn en op de lange termijn.*
 - Duiding van de effecten op oa de
 - (on)veiligheid
 - De leefbaarheid
 - De stedenbouwkundige (on)mogelijkheden
 - Duiding van de stedelijke potenties en ambities
- Ontwikkelen van alternatieve oplossingen voor het (wellicht geleidelijk) weghalen van het goederenvervoer van bestaand spoor
- Bepalen *lokale* effecten van de verschillende oplossingen op
 - Kosten en (maatschappelijke) opbrengsten
 - Leefbaarheid/veiligheid
 - Stedenbouwkundige ambities
 - Ruimtelijke effecten van de oplossingen
 - Plannen voor citysprinter
 - Stationsontwikkeling Dordrecht en Zwijndrecht

Voorlopige onderzoeksopzet (vervolg)

- Bepaling van de regionale, landelijke en internationale effecten
 - (Brabantse steden, RoBel, Goederenruit, Europese ontwikkelingen, ..)
- Toetsing van de alternatieven aan de wensen/toekomstvisie van vervoerders en verladers
- Weging effecten en bepaling van het voorkeursalternatief
- duiding van de effecten van het voorkeursalternatief op de beleidsvoornemens mbt goederenvervoer, en mbt personenvervoer (ontwikkelen hoogfrequent vervoer op de oude lijn) en mbt de verstedelijkingsopgaven/woningbouwdoelstellingen
- Beantwoording van de vragen:
 - Wat zou verder nog onderzocht moeten worden cq op welke issues is een verdiepingsslag gewenst?
 - Onder welke voorwaarden verdienen één of meer alternatieve oplossing(en) verdere actie?
 - Wat is voorwaardelijk voor Rijksfinanciering?

Uitbesteding onderzoek

- Mogelijke bureaus

- Techniek en ruimtelijke inpassing: Sweco (reeds offerte aanwezig), Movaris, Arcadis, RHDHV
- Algemeen beleid goederenvervoer: APPM, Ecorys, Buck, Goudappel, Panteia,
- Specifieke kennis van goederenlogistiek: TNO, Panteia
- Verstedelijkingsopgave: Mecanoo, Site-UD
- Sociaal economische kennis: Pieter Tordoir, bureau stedelijke planning, Bloc, Rebbel
- MKBA: synconomie, Rebbel..

- Voorstel:

- Één op één met Sweco tbv techniek, ruimtelijke inpassing en kosten
- Uitvraag vervoerslogistieke, maatschappelijke effecten naar: APPM/Goudappel, Ecorys en Panteia
- Stedelijke vergezichten: werksessie(s) met toonaangevende stedenbouwers/strategen/economen, waaronder Mecanoo

NB Mecanoo heeft in Dordrecht een omvangrijk stedelijk plan gemaakt. Aan Zwijndrechtse kant heeft zo'n ontwikkeling nog niet plaatsgevonden. De stedenbouwkundige verkenning in de voorliggende studie moet antwoord geven op de vraag welke (aanvullende) kansen en potenties biedt het weghalen van het goederenvervoer uit de steden?

Kosten en planning

- Kosten:
 - Technisch ruimtelijke studie door Sweco (opvolger van Grontmij): actualiseren van de studie uit 2009: ca 25k euro
 - Studie overige aspecten: ca 125 k euro
 - Voorstel: beide gemeentes dragen voor de helft bij in deze kosten
- Planning:
 - Besluitvorming van de aanpak via stuurgroep, colleges en raden in jan 2021
 - Start studie Sweco: febr 2021
 - Werving bureau(s): vervoerslogistiek, maatschappelijke effecten etc: dec 2020 tot febr 2021
 - Start studie overige aspecten: febr/maart 2021
 - Oplevering integrale studie: zo mogelijk voor de zomer 2021.

Bijlages mbt de beschrijving van de autonome ontwikkelingen

- Beschrijving uitgangssituatie
- Beschrijving situatie middellange termijn tot 2030
- Beschrijving lange termijn 2030 en verder

Beschrijving uitgangssituatie

- Vervoer
 - Capaciteit
 - Personentreinen per uur;
 - Goederenpaden per uur
 - Restcapaciteit
 - De in het Bassinet opgenomen vervoersprognose (Regeling Basisnet)
 - Spoorgebruik
 - De gerealiseerde vervoerscijfers
 - VGS (Rapportage bassinnet spoor 2019 (AVIV in opdracht min I&W))
 - Totaal goederenvervoer (ontwikkelingen spoorgoederenverkeer Nederland 2019 (Prorail))
 - Totaal vervoer
 - Gebruik infrastructuur
 - Herkomst- en bestemmingsrelaties van het gevaarlijke stoffentransport dat de Drechtsteden passeert. Onbekend
 - Informeren bij prorail?
 - Getroffen veiligheidsmaatregelen
 - ATBvv
 - Alles uit de kast (Rapportage Prorail 2013)
- De omvang van de problematiek
 - Geluid (GPP's)
 - Externe veiligheid op basis van de Basisnet prognoses en de gerealiseerde vervoerscijfers
 - De in het Basisnet opgenomen risicoruimte, inclusief hoogte groepsrisico (eindrapportage werkgroep bassinnet spoor, regeling basisnet en feitenbladen Dordrecht en Zwijndrecht)
- Bestuurlijke afspraken 2010 en 2013
- Ruimtelijke ontwikkelingen 2007-2020
 - beleid
 - Ontwikkeling Groepsrisico (kwantitatief)
 - Getroffen veiligheidsmaatregelen
 - Veiligheidsstudie Dordrecht Zwijndrecht (TNO 2005)

Uitwerking situatie middellange termijn 2030

- Vervoer
 - Benodigde capaciteit
 - De in de NMCA opgenomen groeiverwachting
 - Goederenvervoer
 - Goederen paden/ aantal treinen Exclusief Meteren
 - Goederenpaden/aantal treinen Inclusief Meteren
 - Personentreinen per uur;
 - Exclusief citty sprinter huidige infra/station/emplacement
 - Inclusief Citty sprinter/station/emplacement (uit MOVV)
 - Vervoersprognose basisnet
 - Herkomst- en bestemmingsrelaties van het gevaarlijke stoffentransport dat de Drechtsteden passeert. Onbekend
 - Informeren bij prorail?
- Ruimtelijke ontwikkelingen 2020-2030 Omgevingsvisie
 - In 2025 4000 woningen en 4000 banen gerealiseerd; planvoorraad 6000 woningen
 - 4000 woningen Effecten op veiligheid (kwantitatief) (Arcadis 2019 en AVIV basisnet 2020)
 - Ontwikkeling Groepsrisico (kwantitatief) op basis ouder rekensystematiek
- De omvang van de problematiek
 - Geluid (GPP's)
 - Externe veiligheid op basis van de Basisnet prognoses 2028 en ruimtelijk beleid (risicoruimte en groepsrisico) en huidige rekensystematiek
 - Externe veiligheid op basis van de Basisnet prognoses 2028 en ruimtelijk beleid (risicoruimte en groepsrisico) en nieuwe rekensystematiek (kwalitatief)
- Mitigerende maatregelen (beheersmaatregelen)
 - Spoor in aanvulling op alles uit de kast (Rapportage Prorail 2013)
 - Effect ERMTS
 - Mogelijkheden voor ontvlechten
 - Ruimtelijk (beheermaatregelen)

uitwerking situatie lange termijn 2030 en verder

- Vervoer
 - Benodigde capaciteit
 - De in de TBOV opgenomen groeiverwachting groei 50% tov 2020
 - Goederenvervoer
 - Goederenpaden/aantal treinen Meteren gerealiseerd
 - Personentreinen per uur;
 - Inclusief City sprinter/station/emplacemen (uit MOVV)
 - Vervoersprognose bassinnet aanname 2028 + 25%
 - Herkomst- en bestemmingsrelaties van het gevaarlijke stoffentransport dat de Drechtsteden passeert. Onbekend
 - Informeren bij prorail?
- Ruimtelijke ontwikkelingen 2030-2040 Mecano (6000 extra woningen binnen bereik OV)
- De omvang van de problematiek
 - Geluid (GPP's)
 - Externe veiligheid op basis van de Basisnet prognoses 2028 +25% en ruimtelijk beleid(risicoruimte en groepsrisico) en huidige rekensystematiek
 - Externe veiligheid op basis van de Basisnet prognoses 2028+25% en ruimtelijk beleid (risicoruimte en groepsrisico) en nieuwe rekensystematiek (kwalitatief)
- Mitigerende maatregelen
 - Vervoer
 - Effect Invulling goederen wensen TBOV 2040
 - Noordtak betuweroute/Zuidtak betuweroute/Veza/Ijzeren Rijn
 - Bypass goederen
 - Effecten op spoorvervoer