Gemeentebestuur
Spuiboulevard 300
3311 GR DORDRECHT

Aan
de gemeenteraad

Datum 15 februari 2022
Zaaknummer 2022-0022436

Betreft Studie Dedicated Goederenlijn (DGL) voor Dordrecht en Zwijndrecht

Vergadering van
Portefeuillehouder: Rik van der Linden
Begrotingsprogramma Bouwend en Bereikbaar Dordrecht
Kernteam/Opgave: Opgaven - Bereikbare Stad
Auteur: Ronald Kooman
E-mail: r.kooman@dordrecht.nl
Verantwoordelijke:
Openbaar: Ja

Raadsinformatiebrief

Wat is de aanleiding om deze informatie kenbaar te maken?
In maart 2021 is er gestart met een onderzoek naar een robuuste integrale oplossing voor het spoorgoederenvervoer waarbij het door dit vervoer veroorzaakte veiligheidsprobleem in beide steden wordt weggenomen. Dit onderzoek is een actualisatie van een eerder (2009) in opdracht van de Drechtsteden gedaan onderzoek naar een dedicated goederenlijn (DGL).Het doel van dit onderzoek was het verbeteren van de leefbaarheid en gezondheid in Zwijndrecht en Dordrecht en tegelijkertijd kansen te creëren voor ruimtelijk-economische ambities. De studie is recent afgerond.

Wat is de te delen informatie?
Het spoor dat beide gemeenten doorkruist is er niet alleen voor personenvervoer. Een significant deel van de spoorcapaciteit is bestemd voor het railgoederenvervoer. De door de bureaus Ecorys, Mecano en Sweco uitgevoerde studie laat zien dat er sprake is van een verdergaande groei in het spoorgoederenvervoer. Tot voor kort gingen we er, op basis van de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse 2017, vanuit dat de boog bij Meteren het goederenvervoer door Dordrecht en Zwijndrecht sterk zou reduceren. De studie laat echter zien dat het spoorgoederenvervoer in 2040 vrijwel dezelfde omvang heeft als nu. Tevens is aannemelijk dat ook het vervoer van gevaarlijke stoffen, door ontwikkelingen op het gebied van de energietransitie, verder zal groeien. Als gevolg hiervan zal het spoorgoederenvervoer waaronder het vervoer van gevaarlijke stoffen beide steden blijven belasten en de hiervoor genoemde ambities voor ruimtelijk economische ontwikkelingen rondom stations significant beperken.

Binnen het studiegebied Kijfhoek/Hollands Diep is gekeken of er alternatieve tracés mogelijk zijn voor een dedicated spoorlijn voor goederenvervoer. Vanuit de RoBel studie (2004) zijn 2 varianten overgenomen; Buitenom West en Stedelijke variant. De eerste is een bundeling met de HSL-Zuid, de tweede is een bundeling met de A16. Ook is een derde (nieuwe) variant ten oosten van Dordrecht beschouwd (Buitenom Oost). Gedurende de studie is binnen de stedelijke variant een alternatief tracé ontwikkeld zijnde een tunnel voor het goederenvervoer gekoppeld met het ondergronds brengen van de A16.

De studie concludeert dat beide stedelijke varianten een einde maken aan de veiligheidsproblematiek in Dordrecht en Zwijndrecht. Zij leveren een robuuste duurzame ontkoppeling van railgoederenvervoer en stedelijke ontwikkeling. Tegelijkertijd scoren deze

varianten beter op de aspecten landschap, externe veiligheid en goederenvervoer (capaciteit en exploitatie) dan de buitenom varianten. De variant waarbij zowel het spoor als de A16 ondergronds wordt gebracht levert daarbij, door het slechten van de barrièrewerking van de A16 in Zwijndrecht, ook de hoogste bijdrage aan de stedelijke ontwikkeling en is dan ook de voorkeursvariant die uit de studie komt. De studie geeft een eerste duiding van de mogelijkheden voor een alternatief goederen tracé, de potentie voor stedelijke ontwikkeling en de hiermee gemoeid zijnde kosten en baten. Hierna moet het voorkeursalternatief in verschillende fasen zowel technisch, stedenbouwkundig als financieel verder worden uitgewerkt.

Het spoor door Dordrecht en Zwijndrecht heeft, zeker na het voltooien van de boog bij Meteren voldoende capaciteit om de groei van het spoorvervoer op te vangen. Een dedicated goederenlijn zoals die in deze studie is gepresenteerd staat daarom niet op de investeringsagenda van het Rijk noch op de wensenlijst van de spoorsector. Het agenderen van deze voor Dordrecht en Zwijndrecht duurzame oplossing voor stedelijke ontwikkeling en veiligheid vraagt een meerjarige lobby-inzet die raads- en collegeperioden overstijgen.

De studie geeft een eerste duiding van de mogelijkheden voor een alternatief goederen tracé, de potentie voor stedelijke ontwikkeling en de hiermee gemoeid zijnde kosten en baten. Hierna moet het voorkeurs alternatief in verschillende fasen zowel technisch, stedenbouwkundig als financieel verder worden uitgewerkt.

Hoe verder na deze raadsinformatiebrief?
Om deze studie tot uitvoering te brengen is het, naast het verder technisch, stedenbouwkundig en financieel uitwerken van de voorkeursvariant, allereerst noodzakelijk op meerdere plekken onze ambitie te uiten. Dit vraagt zoals eerder aangegeven een meerjarige lobby-inzet en een gestructureerde aanpak. Deze inzet en aanpak bestaat uit onder andere:

- Een jarenlange consistente bestuurlijke drive en actie, o.a. in het benaderen van het Rijk (de minister/staatssecretaris van I&W, de DG's van RWS, Mobiliteit (directie Spoor, programmabureau basisnet), BZK DG Wonen);
- Het ambtelijk/bestuurlijk schaken op vele aan dit dossier gerelateerde borden waaronder die van het Regeerakkoord, het Basisnet, de spoorgoederentafels en de verstedelijkingsopgaven;
- Het actief managen van samenhang van bestaande plannen met die van een ondertunnelde DGL/A16;
- Het zoeken van lotgenoten/partners op zowel ambtelijk niveau én politiek/bestuurlijk niveau;
- Het doen van vervolgonderzoeken en het vergroten/herzien van de visie op ontwikkeling stedelijke agglomeratie en regionale economische ambities;
- Het vinden van financiering in de vorm van subsidies voor bovengenoemde activiteiten.

De geschetste complexe samenhang van schaken op veel borden met verschillende niveaus van handelen vraagt om een programmatische aanpak met verschillende disciplines. Op korte termijn willen we starten met het vormgeven van de het lobby traject en de noodzakelijke programmatische aanpak.

Welke kosten zijn verbonden aan het proces?
De kosten van extern advies en ambtelijke inzet voor het lobbytraject kunnen gedekt worden uit de reguliere exploitatiebegroting van het programma Bouwend en Bereikbaar Dordrecht.

Het college van Burgemeester en Wethouders

secretaris burgemeester