

Retouradres: Postbus 8 3300 AA DORDRECHT

Aan

de heren W.K.B. de Feijter, F.B. van der Meer, N.R. Bootsman en
A. Gundogdu en mevrouw I. van Herwijnen
van respectievelijk fracties CU/SGP, GroenLinks, Op Ons Eiland
en Partij voor de Dieren

p/a raadsgriffie@dordrecht.nl

Gemeente Dordrecht

Spuiboulevard 300
3311 GR DORDRECHT

T 14078

www.dordrecht.nl

Contactpersoon

R. Kooman

T (078) 770 4842

E r.kooman@dordrecht.nl

Datum 15 oktober 2024
Ons kenmerk 2024-0103342
Betreft Beantwoorden artikel 40-vragen inzake Toekomst railgoederenvervoer voor
Dordrecht en Zwijndrecht

DOSSIER

Afschrift:

- raadsgriffier t.b.v.
raads(commis)sie)leden

Geachte fractieleden,

Bij brief van 13 september 2024, bij ons ingekomen op 16 september 2024, heeft u op grond van artikel 40 van het Reglement van Orde van de gemeenteraad namens respectievelijk de fracties ChristenUnie/SGP, GroenLinks, Op Ons Eiland en Partij voor de Dieren vragen gesteld inzake Toekomst railgoederenvervoer voor Dordrecht en Zwijndrecht.

Wij beantwoorden uw vragen als volgt.

Vraag 1. Wat zijn de verwachtingen voor de ontwikkeling van railgoederenvervoer en transport gevaarlijke stoffen door onze steden tot 2040?

Antwoord In juni 2024 heeft het Rijk het rapport "Verkenning Vervoer gevaarlijke stoffen" gepubliceerd. Deze verkenning geeft een beeld van de huidige en toekomstige omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen voor de modaliteiten spoor, binnenvaart en weg. Deze studie kijkt tien jaar vooruit. In het basisscenario wordt verwacht dat het totale goederenvervoer per spoor tussen 2024 en 2033 met circa 4% per jaar gaat groeien. Het vervoer van gevaarlijke stoffen neemt in deze periode toe met een factor 1,6. Hierbij wordt de grootste groei verwacht in de categorieën brandbare gassen en zeer brandbare vloeistoffen.

Onder invloed van de energietransitie wordt een extra groei in het vervoer van gevaarlijke stoffen voorzien. Op basis van een globale inschatting voorziet de studie vooral een groei in het vervoer van giftige gassen en zeer brandbare vloeistoffen met een factor 5,8 respectievelijk 2,7 ten opzichte van 2023.

Verder staat, onder invloed van klimaatverandering, de modalshift onder druk. De studie veronderstelt dat klimaatverandering een substantiële negatieve invloed heeft op de vervoersprestatie van de binnenvaart. Sterk wisselende waterstanden zullen vaker tot

vaarbeperkingen leiden met een duidelijke weerslag op het door de binnenvaart vervoerd volume gevaarlijke stoffen. Dit verminderde transportvolume wordt door de studie toebedeeld aan het spoor. Hierdoor groeit het vervoer van gevaarlijke stoffen over alle categorieën met gemiddeld een factor 4. Ook hier springt de groei van het vervoer van giftige gassen en zeer brandbare vloeistoffen, met een factor 10,2 respectievelijk 4,7 ten opzichte van 2023, er duidelijk uit.

De studie geeft geen beeld waar deze groei gaat plaatsvinden. Op dit moment wordt door ProRail verkend welke routes waarschijnlijk gebruikt zullen worden en hoe het vervoer van gevaarlijke stoffen zich, naar verwachting, over deze routes gaat verdelen. Deze verkenning moet een beeld geven van het vervoer van gevaarlijke stoffen op het tracé Kijfhoek-Lage Zwaluwe.

Vraag 2. Het is aannemelijk dat door de energietransitie het vervoer van gevaarlijke stoffen zal toenemen. Wat heeft dit voor effect op de woningbouwplannen en andere stedelijke ontwikkelingen in Dordrecht en Zwijndrecht?

Antwoord Duidelijk is dat het vervoer van gevaarlijke stoffen onder invloed van autonome groei, de energietransitie en klimaatverandering zal toenemen. Omdat er op dit moment nog geen verdeling van het transport over de verschillende routes heeft plaatsgevonden, zijn de concrete gevolgen voor woningbouwplannen in Dordrecht en Zwijndrecht niet duidelijk.

Voor Dordrecht geldt dat een deel van de groei binnen de huidige plannen is op te vangen. Bij de planvorming houden we immers verplicht rekening met de in de Regeling basisnet opgenomen referentiehoeveelheden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De werkelijke transportcijfers lagen in 2023 tussen de 65 en 80% lager dan deze referentiewaarden. Dit verschil wordt veroorzaakt doordat de in het basisnet afgedwongen routing over de Betuweroute door het Rijk is verlaten. Als gevolg hiervan wordt het vervoer van gevaarlijke stoffen vanuit Antwerpen en Vlissingen naar Duitsland via de Brabantroute afgewikkeld en via Dordrecht – Kijfhoek – Betuweroute.

Vraag 3. Welke manieren heeft het college voor ogen om ervoor te zorgen dat de ontwikkeling van railgoederenvervoer niet in de weg zit bij stedelijke ambities?

Antwoord Zoals bij de beantwoording van vraag 2 is aangegeven ziet het rijk af van sturing op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Routekeuzes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen worden aan de markt overgelaten. De spoorwegwet biedt geen mogelijkheden voor het lokaal bestuur om regels te stellen aan het spoor(goederen)vervoer.

Invloed op het gebied van het transport van gevaarlijke stoffen per spoor kan slechts via lobby plaatsvinden. Als het gaat om het

Datum 15 oktober 2024
Ons kenmerk 2024-0103342

reguleren van het vervoer van gevaarlijke stoffen en invloed op toekomstige wetgeving (Robuust Basinet) wordt dit via de koepels (VNG en IPO) opgepakt. Verder wordt in de lobby voor veiliger vervoer en routekeuzes samengewerkt met de Provincie Noord Brabant en Brabantse steden. Daarnaast nemen wij als gemeente deel aan het Platform spoorgoederenvervoer. Dit platform heeft tot doel een dialoog tot stand te brengen over een (langetermijn)visie op spoorgoederenvervoer en de leefomgeving. Het platform wordt gefaciliteerd door het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving en staat onder leiding van de heer Remkes. Dit platform heeft een adviesfunctie richting de minister en staatssecretaris.

Vraag 4. *Worden er specifiek maatregelen op het spoor genomen voor de ontwikkeling van het Maasterras en de gehele Spoorzone?*

Antwoord Nee, in de periode 2016-2020 is, in het kader van de aanpak van veiligheidsknelpunten uit het Basisnet, door ProRail een aantal belangrijke veiligheidsmaatregelen getroffen. Deze maatregelen behelsden:

- De aanleg van een ontsporingsgeleidingrail in de bocht ten oosten van het station Dordrecht. Deze geleiding zorgt ervoor dat de ontspoorde trein het spoor blijft volgen waarmee escalatie van het incident wordt voorkomen;
- Het saneren van een kruiswissel. Dit ter vermindering van treinconflictsituaties en het verminderen van de kans op ontsporen en botsen;
- Het vervangen van vijf gewone wissels voor drie zogenaamde eiswissels en twee verzoekwissels. Hiermee wordt het bots risico verminderd;
- Het invoeren van flankdekking op een groot aantal seinen. Hiermee wordt het bots risico verkleind doordat bij een roodseinpasseage van een trein, de trein die 'groen' heeft automatisch stopt;
- Een stelsel van kleinere fysieke maatregelen gericht op de zichtbaarheid van seinen.

In het eerste kwartaal van 2020 zijn deze maatregelen afgerond. Hiermee zijn alle, met bestaande spoortechniek, denkbare veiligheidsmaatregelen aan het spoor in Dordrecht en Zwijndrecht getroffen. Ten behoeve van de ontwikkeling van Maasterras worden geen aanvullende maatregelen aan het spoor genomen.

De volgende veiligheidsverbetering is voorzien met de invoer van een nieuw treinbeveiligingssysteem; het European Rail Traffic Management System (ERTMS). Dit systeem beoogt het treinverkeer veiliger, sneller en betrouwbaarder te maken. Het tracé Kijfhoek-België behoort tot één van de eerste routes waar dit nieuwe veiligheidssysteem wordt ingevoerd. Als alles volgens plan verloopt zijn de werkzaamheden in 2030 voltooid.

Datum 15 oktober 2024
Ons kenmerk 2024-0103342

Vraag 5. Wie zijn de partners bij het opstellen en realiseren van dergelijke maatregelen?

Antwoord Het treffen van spoormaatregelen wordt in opdracht van het ministerie van I&W door ProRail uitgevoerd. Beide partijen zijn dan ook partner bij het treffen van spoormaatregelen.

Vraag 6. Waar staat men op dit moment in de technische, stedenbouwkundige, en financiële uitwerking van de voorkeursvariant zoals bedoeld in het onderzoek naar een DGL?

Antwoord Al tijdens het onderzoek heeft het ministerie van I&W aangegeven prioriteit te leggen bij de aanleg van de noordtak van de Betuweroute. Andere stakeholders in dit proces, zoals het Havenbedrijf Rotterdam en de spoorgoederensector, achten de aanleg van deze noordtak eveneens van het hoogste belang. Daarnaast heeft de spoorgoederensector een lijst met zeer gewenste en gewenste projecten. De DGL komt op deze lijsten niet voor. Voordat we stappen zetten en kosten maken om de DGL verder uit te werken is het van belang om, met name bij de relevante stakeholders, waaronder bij het Havenbedrijf Rotterdam en de spoorgoederensector, meer steun voor het idee van een bypass te verwerven.

Vraag 7. Welke extra mogelijkheden biedt het omleiden van vervoer van gevaarlijke stoffen en overig railgoederenvervoer via de DGL voor de plannen voor het Maasterras?

Antwoord Een dedicated goederenlijn (DGL) biedt primair veiligheidsvoordelen voor de bestaande stad doordat een eind wordt gemaakt aan de op basis van de regeling Basisnet geprognosticeerde overschrijdingen van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Hierdoor ontstaat er in de hele spoorzone ruimte voor verdere verdichting.

Of de aanleg leidt tot meer mogelijkheden binnen Maasterras valt moeilijk te zeggen. Naast externe veiligheid vragen zaken als klimaat adaptatie, groen, verkeer (waaronder een DGL) en parkeren is immers ook om ruimte. De aanleg van de DGL geeft wel kansen voor een andere stedenbouwkundige opzet waarbij mogelijk dicht bij het spoor kan worden gebouwd. Dit laatste vergt dan wel weer meer maatregelen op het gebied van geluidreductie en het tegengaan van trillinghinder.

Vraag 8. Beschouwt het college de realisatie van de DGL als voorwaarde voor de ontwikkeling van het Maasterras? Zo nee, waarom niet?

Antwoord Nee, het huidige stedenbouwkundig plan voor Maasterras is gebaseerd op het continueren van het goederenvervoer over het huidige spoor. Met de bouw van een parkeervoorziening en de realisatie van het Maaspark is een buffer gecreëerd tussen spoor en bouwblokken. De afstand tussen spoor en woningen is zodanig groot dat:

- het beoogde programma kan worden gerealiseerd;

Datum 15 oktober 2024

Ons kenmerk 2024-0103342

- de bijdrage van Maasterras aan het groepsrisico beperkt blijft en ruim voldaan kan worden aan het in de omgevingsvisie 1.0 geformuleerde veiligheidsbeleid;
- het mogelijk is om aan nieuwe panden zodanige bouwkundige veiligheidsmaatregelen te treffen dat mensen die binnen verblijven bescherming wordt geboden.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Het college van Burgemeester en Wethouders

C.H.W.M. Post
secretaris

P.A.C.M. van der Velden
burgemeester