

Aan

de heer D.T.J. van Leeuwen
van de fractie PVV Dordrecht
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 25 augustus 2020
Ons kenmerk InProces BBV: 2020-011616
Bijlage(n) 3
Betreft Beantwoorden artikel 40-vragen inzake mogelijk enorme stijging van het aantal goederentreinen door Dordrecht

DOSSIER

Afschrift:

- VBO/OB, EG Imthorn
SK Dordrecht 704

- raadsgriffier t.b.v.
raads- en burgerraadsleden

Geachte heer Van Leeuwen,

Bij brief van 9 juli 2020, bij ons ingekomen op 10 juli 2020, heeft u op grond van artikel 40 van het Reglement van Orde van de gemeenteraad namens de fractie PVV Dordrecht vragen gesteld inzake mogelijk enorme stijging van het aantal goederentreinen door Dordrecht.

Wij beantwoorden uw vragen als volgt.

Vraag 1) *Wanneer precies is de gemeente geïnformeerd over het besluit van ProRail en Rijkswaterstaat en kan op dit besluit nog worden teruggekomen? Graag een gemotiveerd antwoord.*

Antwoord Dordrecht is op woensdag 24 juni jl. op 17.45 uur per mail geïnformeerd. Het besluit betreft het optimaliseren van de brugbediening waardoor de aanwezige spoorcapaciteit beter kan worden benut. Het wijzigen van de openingstijden van de brug is ook een verbetering voor het scheepvaartverkeer. ProRail en Rijkswaterstaat kunnen een dergelijk besluit zelfstandig nemen. Het is daarom niet te verwachten dat dit besluit wordt terug gedraaid.

Vraag 2) *Waren ProRail en Rijkswaterstaat op de hoogte van het beleid van Dordrecht dat wordt gestreefd naar juist minder treinen? Zo ja, wanneer heeft de gemeente dat ProRail en Rijkswaterstaat kenbaar gemaakt en deelt u dan de mening dat het van de zotte is dat de gemeente niet betrokken is bij het besluit? Graag een gemotiveerd antwoord.*

Antwoord Ja, het ministerie van I&W en ProRail zijn al jaren op de hoogte van ons streven naar een reductie van het aantal, de stad passerende, goederentreinen. Om deze reductie te bewerkstelligen heeft Dordrecht in Zuidvleugel verband deelgenomen aan het tot stand komen van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, waarbinnen dit standpunt kenbaar is gemaakt. Dit programma heeft in 2010 geleidt tot het principe besluit over de aanleg van de zuid-west boog bij Meteren. Na ingebruikname van deze boog (naar verwachting in 2025) zal het aantal passerende goederentreinen halveren.

Net als u vinden wij dat gang van zaken rondom dit besluit niet de schoonheidsprijs verdient.

Datum 25 augustus 2020
Ons kenmerk InProces BBV: 2020-0110616

Vraag 3) *Is het in het verleden vaker voorgekomen dat ProRail en Rijkswaterstaat de gemeente Dordrecht voor het blok hebben gezet met besluiten inzake goederenvervoer over het spoor? Zo ja, graag zoveel mogelijk details en informatie over hoe de gemeente daarmee is omgegaan.*

Antwoord Nee, dit is in deze vorm nog nooit voorgekomen.

Vraag 4) *Kunt u aangeven wanneer de gemeente de gevolgen van genoemde besluit gaat inventariseren en op welke manier de omgeving daarbij wordt betrokken? Wordt er bij de inventarisatie ook in kaart gebracht welke compensatiemaatregelen mogelijk genomen moeten worden (en wat deze kosten) om extra geluidsoverlast tegen te gaan? Graag een gemotiveerd antwoord.*

Antwoord Het aanpassen van de openingstijden van de brug leidt tot een betere benutting van de aanwezige spoorinfrastructuur. Hierdoor kunnen ca. 250 extra goederentreinen per week de stad passeren. Of deze capaciteitsverhoging ook automatisch leidt tot meer vervoer is nog niet duidelijk. Daarom hebben wij als gemeente op dit moment geen mogelijkheden om de gevolgen vooraf inzichtelijk te maken.

Het spoorvervoer (inclusief goederenvervoer) wordt begrensd door wettelijk vastgelegde geluidproductieplafonds en risicoplafonds. Deze plafonds worden bepaald door het aantal passerende (goederen)treinen respectievelijk het aantal passerende wagons met gevaarlijke stoffen inclusief de vervoerde stoffen. Het rijk rapporteert jaarlijks over deze wettelijk vastgelegde plafonds. Structurele overschrijdingen van deze plafonds leiden automatisch tot een proces dat er op gericht is om deze overschrijdingen te beëindigen. De eventueel hiermee gemoeid zijnde kosten worden gedragen door het Rijk. Uit de (concept)monitorrapportages over het jaar 2019 blijkt dat er zowel geluid- als risicoruimte aanwezig is om een eventuele groei op te vangen. Door de inzet van stil materieel wil de sector de gevolgen van de beoogde maatregel beperken. De inzet van stil materieel zal oplopen van 60% nu naar bijna 100% in 2025.

Vraag 5) *Bent u bereid, in het geval dat het besluit niet kan worden teruggedraaid, zich hard te maken dat noodzakelijke compensatiemaatregelen die geluidsoverlast moeten tegengaan (deels) worden bekostigd door ProRail en het Rijk? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord Ja, indien geluidproductieplafonds en/of risicoplafonds worden overschreden als gevolg van deze maatregel zullen wij ons hard maken voor extra geluidmaatregelen respectievelijk maatregelen om de risico's te mitigeren.

Vraag 6) *Deelt u de mening van het Dordtse Platform Spoor en Geluid dat met gemeenten in de regio en Brabant een strategie moet worden gemaakt om te voorkomen dat dergelijke ontwikkelingen zich blijven voordoen? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord Ja, Dordrecht werkt op dit dossier al jaren samen met Brabant. Het afgelopen jaar hebben de provincies en gemeenten aan de Brabanthoute, in het kader van de ontwikkeling van het Toekomstbeeld OV2040 gewerkt aan een gezamenlijk position paper waarin zowel de problematiek van, als de oplossingsrichtingen voor het

Datum 25 augustus 2020
Ons kenmerk InProces BBV: 2020-0110616

goederenvervoer per spoor in onze regio's wordt aangegeven. Dit position paper dient als basis voor onze gezamenlijke inzet in het project Toekomstbeeld OV2040. Donderdag 9 juli 2020 is dit position paper aan staatssecretaris van Velthoven aangeboden. In de bijlagen treft u het betreffende position paper aan.

Vraag 7) *Wat betekent het besluit van ProRail en Rijkswaterstaat voor de woningbouwplannen van de "spoorzone"? En welke maatregelen op de korte en langere termijn heeft het College ondernomen of wil zij gaan ondernemen (al dan niet met het Rijk en eventuele andere organisaties) om het stijgende goederenvervoer van chemische stoffen af te remmen en/of mogelijke risico's inzake veiligheid en volksgezondheid zo klein mogelijk te maken? Graag een gemotiveerd antwoord.*

Antwoord Zoals in het antwoord op vraag 4 is aangegeven wordt het spoorvervoer begrensd door wettelijk vastgelegde geluidproductieplafonds en risicoplafonds. In de woningbouwplannen is rekening gehouden met deze wettelijke plafonds. Zolang de te verwachte capaciteitstoename niet leidt tot een zodanige toename van het spoorgebruik dat deze wettelijke grenswaarden worden overschreden is er geen sprake van negatieve effecten op de woningbouwplannen in de spoorzone.

Bij het tot stand komen van het basisnetspoor is er met het Rijk een maatregelenpakket overeengekomen (omvang €13 miljoen) dat voorziet in een groot aantal veiligheidsvoorzieningen op het spoor in Dordrecht. Dit pakket veiligheidsmaatregelen is in de periode 2016-2019 aangebracht. Voor de middellange termijn richten wij ons op de aanleg van de zuid-west boog bij Meteren die het goederenvervoer door Dordrecht moet halveren.

Verder is het Rijk bezig met de ontwikkeling van het Toekomstbeeld OV2040 met hierin de ambitie om het spoorgoederenvervoer – waaronder het vervoer van gevaarlijke stoffen - met ca. 50% te laten groeien. Deze ambitie van het Rijk mag er niet toe leiden dat de stedelijke ontwikkeling in onze Spoorzone op slot wordt gezet. Hoewel het spoorvervoer momenteel binnen de normen voor geluid en de wettelijk bepaalde risicoruimte geschiedt, zijn we in absolute termen nog steeds één van de onveiligere spoorgebieden in Nederland. Dat vraagt voor de lange termijn om een structureel betere oplossing.

Daarom zijn wij in Drechtstedenverband, in de aanloop naar de Tweede Kamer verkiezingen, gestart met een Lobby voor een definitieve oplossing van het veiligheidsprobleem in Dordrecht. Het lobbydocument treft u als bijlage bij deze brief aan.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Het college van Burgemeester en Wethouders

J. Scholten
secretaris

A.W. Kolff
burgemeester