



Fractie PVV Dordrecht
Het politiek centrum
P/a Voorstraat 367
3311 CT Dordrecht

College van burgemeester en wethouders van de gemeente Dordrecht
Postbus 8
3300 AA Dordrecht

Betreft: artikel 40 vragen over mogelijk enorme stijging van het aantal goederentreinen door Dordrecht

Dordrecht, 9 juli 2020

Geacht College,

In het Algemeen Dagblad van 26 juni jongstleden viel in een artikel te lezen dat door een besluit van ProRail en Rijkswaterstaat er vanaf december 2020 veel meer goederentreinen door Dordrecht kunnen rijden. Door een aangepaste bediening van de spoorbrug kan dit resulteren in maar liefst 250 extra treinen.¹

Uit het artikel komt naar voren dat de gemeente Dordrecht volledig verrast is door dit besluit en zich zorgen maakt dat de geluidsoverlast zal toenemen.

Woordvoerder Jonne van Bochove:

“Dit is niet de beweging waar wij op zitten te wachten, ons beleid is juist gericht op minder treinen”.

Tevens geeft Van Bochove aan dat de gemeente geïnformeerd is over het besluit, maar er op geen enkele manier bij betrokken is. De gemeente wil nu eerst gaan inventariseren wat de consequenties precies zijn en dan het gesprek aangaan met ProRail.

¹ <https://www.ad.nl/dordrecht/veel-meer-goederentreinen-door-zwijndrecht-en-dordrecht-gemeente-totaal-verrast~ad838f54/>

Uit het artikel blijkt tevens dat behalve de gemeente ook de omgeving niet bij het besluit is betrokken.

Zo stelt Adri Bakker van het Dordtse Platform Spoor en Geluid dat ProRail de omgeving niet serieus neemt, niet alleen door meer treinen mogelijk te maken, maar ook door het nieuws als een voldongen feit te brengen.

Bakker:

“Dit is niet het enige voorbeeld. Zo ga je niet met elkaar om. We zullen met de gemeenten hier en in Brabant een strategie moeten bedenken om een einde aan deze praktijken te maken.”

De PVV vindt deze hele gang van zaken ronduit opmerkelijk en maakt zich zorgen over de gevolgen voor de Dordtse burgers inzake geluidsoverlast.

Ondergetekende wil dan ook graag de volgende vragen aan het College stellen:

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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?

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?

De gemeente Dordrecht wil de komende 10 jaar de “spoorzone” ontwikkelen, het gebied rond het spoortraject tussen Dordrecht-Zuid en Zwijndrecht. Eén van de ambities is om 6.000 tot 9.000 woningen te realiseren.

In het Ambitiedocument valt op blz. 61 de volgende passage te lezen:

“In de huidige situatie kennen Dordrecht en Zwijndrecht een hoog risicoprofiel rondom het spoor als gevolg van het goederentransport van chemische stoffen. Zo gaan er 14.000 LPG wagons per jaar de Spoorzone (maar ook zeer brandbare vloeistoffen, toxische gassen en vloeistoffen). Dit vervoer groeit de komende jaren naar verwachting door en is ook (binnen grenzen) mogelijk binnen de huidige uitgangspunten van het landelijke Basisnet Spoor. Deze situatie staat op gespannen voet met de voorgenomen woningbouwambities langs het spoor. Maatregelen op korte en middellange termijn zijn nodig, waarbij zowel gemeenten als het Rijk een rol hebben.”

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.

Met vriendelijke groet,

D.T.J. van Leeuwen
Fractievoorzitter PVV Dordrecht