

29 JAN. 2024

aangetekend en per gewone post

Aan de gemeenteraad van Dordrecht
Postbus 8
3300 AA DORDRECHT

Rotterdam, 26 januari 2024

Geachte leden van de gemeenteraad,

inzake: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Maasterras fase 1
onze ref.: 31.969/JB/EL

Inleiding

1. Op 21 december 2023 is het ontwerpbestemmingsplan Maasterras fase 1 ter inzage gelegd. Namens cliënte, Standic Dordrecht B.V. (hierna: 'Standic'), maak ik door middel van deze brief gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan in te dienen en dan met name tegen het wegbestemmen en uitfaseren van zowel de havenspoorlijn die door het plangebied loopt (hierna: 'de Stamlijn') als het opstel-en rangeerterrein Weeskinderendijk.

Belang Standic bij instandhouding Stamlijn

2. Standic is reeds zeer lange tijd gevestigd in het zeehavengebied van Dordrecht. De bedrijven van Standic aan de Wieldrechtseweg 35 en 50 exploiteren tankterminals waarin (met name) biobrandstoffen, hoogwaardige white oils en chemicaliën worden opgeslagen. Voor de exploitatie van de ondernemingen van Standic is een aansluiting op het spoor essentieel. De terminal van Standic is gelegen aan het water – het is een inland zeehaven. Deze kent slechts een beperkte maritieme diepgang, hetgeen een aanzienlijke beperking met zich meebrengt voor een tankopslagbedrijf als Standic. Daarom is het voor klanten van Standic noodzakelijk om via alle mogelijke vervoersmodaliteiten toegang tot de terminal te hebben.

3. Naast toegang per schip en truck is toegang via het spoor dus cruciaal. Dat is niet alleen vanwege het feit dat zeer lage waterstanden in de Rijn geen uitzondering meer zijn (met alle gevolgen van dien voor de logistiek naar het achterland), maar ook vanwege de breed gedeelde wens tot meer duurzaamheid – en in dat kader is vervoer per spoor superieur aan alternatieven.
4. De vraag naar aanwezigheid en beschikbaarheid van het spoor wordt ook steeds groter. Meer dan zestig procent van de klanten van Standic gebruikt het spoor voor de op het spoor aangesloten tankputten.
5. Vanwege de historische infrastructuur op de terminal kunnen tankput 6 en 7 thans niet gelost of beladen worden via het spoor. Mede daarom heeft Standic bij uw gemeente plannen ingediend voor de nieuw te bouwen tankputten 8 en 9. Uit de ingediende vergunningaanvraag blijkt dat het spoor dominant aanwezig is in de plannen: zeer uitgebreide rangeer-, laad- en losfaciliteiten. Over deze plannen heeft langdurig vooroverleg plaatsgevonden met het Havenbedrijf en DCMR en de daarmee gemoeide investering belooft vele tientallen miljoenen euro's. Daar komt bij dat, inclusief voornoemde investering, Standic de afgelopen jaren voor een enorm kapitaal (richting de 150 miljoen euro) heeft geïnvesteerd in (de omgeving van) haar onderneming in het zeehavengebied.
6. Gelet op het voorgaande is toegang tot het spoor een absolute bestaansvoorwaarde voor de terminals van Standic. Zonder spoor zal de bezettingsgraad van de terminal drastisch afnemen en het rendement als sneeuw voor de zon verdwijnen, waardoor het voortbestaan van Standic en de bijbehorende werkgelegenheid op het spel komt te staan. Het behoud van het spoor is bovendien noodzakelijk om de breed gevoelde duurzaamheidsagenda – een wens van zowel Standic als haar klanten – tot uitvoer te brengen. De huidige plannen van de gemeente om de Stamlijn te laten vervallen zijn voor Standic dus onacceptabel.

Stamlijn ten onrechte wegbestemd

7. Standic is niet het enige bedrijf in het Zeehavengebied dat belang heeft bij de instandhouding van de Stamlijn. Drie andere bedrijven (BAM Infra Rail B.V., Koninklijke Van der Weestransporten B.V. en VolkerRail Materieel en Logistiek B.V.) maken eveneens intensief gebruik van de Stamlijn. Daarvoor hebben zij, net als Standic, een overeenkomst gesloten met ProRail, de beheerder van de Stamlijn.

8. Van de gemeente mag verwacht en verlangd worden dat alle belanghebbende partijen in een vroeg stadium worden betrokken bij de planvorming inzake het voornemen tot wegbestemmen van de Stamlijn en dat de gemeente daar tijdig en vooraf overleg over pleegt. De gemeente is daar op grond van het zorgvuldigheidsbeginsel van artikel 3:2 Awb ook toe verplicht. Ook dienen voorafgaand aan een dergelijk besluit alle betrokken belangen grondig in kaart te worden gebracht en tegen elkaar afgewogen te worden (vgl. artikel 3:4 Awb).
9. In onderhavig geval heeft de gemeente *niet* voldaan aan die verplichtingen. Standic heeft in september 2023 via de media voor het eerst kennisgenomen van het voornemen van de gemeente om de Stamlijn en het rangeerterrein uit te faseren in het kader van de gebiedsontwikkeling Maasterras. In een eerdere ontwikkelvisie voor de Spoorzone maakte de Stamlijn nog deel uit van de planvorming.
10. Pas op 20 september 2023 heeft Standic een e-mail van de gemeente ontvangen, waarin Standic op de hoogte werd gebracht van een op 21 september geplande gebiedsinformatiemarkt en waarin Standic werd uitgenodigd voor een overleg.
11. Dat overleg heeft uiteindelijk plaatsgevonden op 30 november 2023. Vooruitlopend daarop heeft Standic op 10 november 2023 een brief naar het college van burgemeester en wethouders gestuurd (**bijlage 1**), waarin zij haar standpunt kenbaar heeft gemaakt met betrekking tot het voornemen van de gemeente om de Stamlijn op te heffen.
12. Bij het overleg was ook de gebiedsmanager van het Havenbedrijf Rotterdam aanwezig. Het Havenbedrijf heeft eveneens vooraf een brief naar het college van burgemeester en wethouders gestuurd (**bijlage 2**), waarin zij aangeeft onaangenaam verrast te zijn door de plannen van de gemeente om de Stamlijn op te heffen en het feit dat het Havenbedrijf daar niet eerder over is geïnformeerd. In de brief wordt over het verwijderen van de Stamlijn onder meer opgemerkt:

“Het verwijderen van de stamspoorlijn zal grote consequenties hebben voor de bereikbaarheid van Dordrecht en de Zeehaven van Dordrecht in het algemeen en van een aantal bedrijven in het gebied in het bijzonder. Het betreft de bedrijven VolkerRail Materieel en Logistiek B. V., BAM Infra Rail B.V., Standic B.V. en Koninklijke Van der Weestransporten B.V. Zonder gebruik van de stamspoorlijn kunnen de werkzaamheden van deze bedrijven grotendeels niet voortgezet worden op de huidige locaties, bijvoorbeeld omdat het spoorgebonden materieel niet over de weg vervoerd kan worden. Het niet meer bereikbaar zijn van het zeehavengebied per spoor betekent tevens dat de ontwikkelingsmogelijkheden in de haven aanzienlijk worden ingeperkt. Hierbij kan worden gedacht aan de uitbreiding van ladingpakketten waarvan de eigenaren vervoer via spoor

of water eisen in verband met duurzaamheidsdoelstellingen. Verder beperkt het verwijderen van de stamlijn de mogelijkheden om de landelijke modal-split doelstellingen te halen en zal dit een zeer ongewenste grotere druk op het wegennet in en rond uw gemeente tot gevolg hebben. Het belang van de stamspoorlijn is inmiddels ook door ProRail aan uw collega Wethouder Van der Linden kenbaar gemaakt middels een brief van 3 november 2023.”

13. De brief van ProRail d.d. 3 november 2023 waar het Havenbedrijf in haar brief naar verwijst wordt bijgevoegd als **bijlage 3**. Ook ProRail wijst in haar brief op het belang van de betrokken bedrijven in het Zeehavengebied, waaronder Standic, om de Stamlijn in stand te houden:

“Er zijn 4 bedrijven aan de stamlijn, die tot de hoofdspoorweginfrastructuur behoort, die actief gebruik maken van hun spooransluitingen aan deze stamlijn. Het gaat om de bedrijven; BAM-Rail, VolkerRail, Standic en Van der Wees. Volgens de jaaropgave van ProRail zijn er ca 950 – 1000 vervoerbewegingen per jaar over de stamlijn (beide richtingen bij elkaar opgeteld) van en naar deze bedrijven. Meerdere bedrijven hebben een spooransluitingsovereenkomst met ProRail. De 4 bedrijven zijn vanuit hun belang i.r.t. de stamlijn en de spooransluiting daaraan, daarmee, ‘gerechtigden’.

Voor de spoorannemers is de spooransluiting van groot belang, beide bedrijven servicen spoorwegmaterieel van vervoerders en/of materieeleigenaren voor de gehele regio van zuidwest Nederland, de zuidelijke Randstad of daarbuiten. Via de spooransluiting wordt railgebonden spoorwegmaterieel van en naar de bedrijven gebracht. Zonder een spooransluiting hebben de bedrijven in Dordrecht geen bestaansrecht meer; voor het vervoer van dit type materieel is geen alternatief. Daarnaast zijn de bedrijven van strategisch belang voor onderhoud, vernieuwing en aanpassing van spoorweginfrastructuur, stations en andere spoorvoorziening in Nederland in opdracht van ProRail en derden.

Standic geeft aan dat een groot deel van hun klanten lading via het spoor vervoert, zonder de stamlijn en spooransluiting is hun bedrijfsvoering niet mogelijk. Standic heeft uitbreidingsplannen voor meer spoorvervoer. Ook voor de firma Van der Wees is de spooransluiting van belang ten behoeve van het aanleveren van staal. (...)”

“Verder is van belang te melden dat het Rijk actief inzet op het realiseren van een modal shift: het verplaatsen van vervoer over de weg naar het spoor en binnenvaart. Het vervoer wat momenteel via de stamlijn wordt afgewikkeld, leent zich niet of nauwelijks voor vervoer per binnenvaart. Indien de stamlijn zou worden gesaneerd, zal dit vervoer zich naar de weg verplaatsen hetgeen een negatieve invloed op de modal shift heeft, de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van dit gebied. Om een indicatie te geven: de huidige omvang van wagenlading van/naar Standic per

trein bedraagt nu reeds een equivalent van 2000 tot 2500 vrachtwagens die niet over de weg hoeven te gaan.”

14. Tijdens het overleg van 30 november 2023 heeft de gemeente zich verontschuldigd voor het gebrek aan communicatie en aangegeven dat ten aanzien van de sanering van de Stamlijn er voor is gekozen om in het ontwerpbestemmingsplan op te nemen dat dat besluit niet genomen kan/mag worden door de gemeente maar dat dit aan de gezamenlijke partners is, waaronder de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de Provincie Zuid-Holland, het Havenbedrijf en ProRail. In de brief van de gemeente d.d. 14 december 2023 (**bijlage 4**) die Standic naar aanleiding van het overleg van 30 november heeft ontvangen, wordt daarover opgemerkt:

“Om te komen tot een tijdelijke - en daarna permanente oplossing en standpunt voor de stamlijn, zal een bredere en diepgaande samenwerking gezocht moeten worden met hogere overheden en partijen zoals- maar niet uitsluitend - het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Provincie Zuid-Holland, ProRail, het Havenbedrijf Rotterdam en betrokken bedrijven.

Op 21 december a.s. zal tegen die achtergrond voor de gebiedsontwikkeling Maasterras het ontwerpbestemmingsplan worden gepubliceerd. Wij zijn voornemens om een procesafspraken te maken met voornoemde partijen om in gezamenlijkheid te komen tot een definitief standpunt omtrent de stamlijn, welke vervolgens opgenomen kan worden in het definitieve bestemmingsplan.”

15. Het ontwerpbestemmingsplan is vervolgens op 21 december 2023 ter inzage gelegd. De Stamlijn is volledig wegbestemd. In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan staat daarover onder 2.4.4:

“Het Masterplan laat ook zien dat de stamlijn niet in te passen is binnen de stedenbouwkundige structuur. Vanuit woonkwaliteit en verkeersveiligheid is het goederenvervoer direct langs de wijk niet wenselijk. De gemeente gaat in overleg met alle betrokken bedrijven op zoek naar alternatieven, waarbij onder andere wordt gekeken naar de grondslag van het gebruik van de stamlijn (in relatie tot het feitelijke gebruik). Tot die tijd kan de stamlijn grotendeels op basis van het overgangsrecht in gebruik blijven (voor zover aan de orde). Vóór vaststelling van het bestemmingsplan door de raad moet duidelijkheid over het voorgaande zijn en zal ook een termijn worden bepaald hoelang de stamlijn nog in zijn huidige vorm kan blijven functioneren.”

16. Standic is het niet eens met deze gang van zaken. Het wegbestemmen van de Stamlijn is onterecht en prematuur. De gemeente had eerst met alle betrokken partijen in overleg moeten treden, dus niet eerst de Stamlijn wegbestemmen en vervolgens pas gaan praten. De gemeente heeft tijdens het overleg van 30 oktober 2023 nota bene zelf aangegeven dat zij niet eenzijdig een besluit kan en mag nemen over de Stamlijn en dat daarvoor eerst met de overige partners in overleg zal worden gegaan. De gemeente bevestigt dat vervolgens in haar brief van 14 december 2023, waarin zij aangeeft voornemens te zijn i) eerst een procesafspraken met de overige partijen te maken om in gezamenlijkheid te komen tot een definitief standpunt omtrent de Stamlijn en ii) vervolgens dat standpunt op te nemen in het definitieve bestemmingsplan. In het ontwerpbestemmingsplan is daar echter niets van terug te vinden en is gekozen voor een geheel andere insteek, namelijk het op voorhand wegbestemmen van de Stamlijn. De gemeente is volgens de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan wel bereid om met andere partijen te gaan praten, maar alleen over “alternatieven” en over het bepalen van een termijn dat de Stamlijn op grond van het overgangsrecht nog in zijn huidige vorm kan blijven functioneren (vgl. hiervoor sub 15). Daarmee wordt de indruk gewekt dat het besluit over de Stamlijn al vaststaat en dat er alleen nog tijdelijk van de Stamlijn gebruik kan worden gemaakt.
17. De gemeente heeft daarmee onzorgvuldig gehandeld en ten onrechte geen rekening gehouden met de belangen van de bedrijven die voor hun bedrijfsvoering afhankelijk zijn van de Stamlijn, waaronder Standic. Uit de sub 15 genoemde passage uit de toelichting blijkt dat de gemeente met de betrokken bedrijven wil gaan overleggen over mogelijke alternatieven, maar het is volstrekt onduidelijk wat die alternatieven dan zouden moeten inhouden. De gemeente had daar veel eerder onderzoek naar moeten doen en overleg over moeten plegen. Niët pas nadat het ontwerpbestemmingsplan al ter inzage is gelegd. In het ontwerpbestemmingsplan wordt ook geen enkele rekening gehouden met de financiële middelen die benodigd zijn voor mogelijke alternatieven of voor het compenseren van de schade van de betrokken bedrijven (vele tientallen miljoenen euro's) als gevolg van het wegbestemmen van de Stamlijn. Dat betekent dat het ontwerpbestemmingsplan op basis van de huidige stand van zaken zowel maatschappelijk als financieel-economisch onuitvoerbaar is. Bovendien is het wegbestemmen van de Stamlijn zonder eerst over een deugdelijk alternatief te beschikken in strijd met een goede ruimtelijke ordening. In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan wordt de suggestie gewekt dat het transport van gevaarlijke stoffen over de Stamlijn tot een onveilige situatie zou leiden voor omwonenden, maar dat wordt uitdrukkelijk betwist - het is eenvoudigweg onjuist - en dat kan alleen al daarom geen reden zijn om de Stamlijn uit te faseren.

Gemeente niet bevoegd

18. In de brief van ProRail d.d. 3 november 2023 wordt tevens beschreven welke procedure gevolgd dient te worden om tot een aanpassing van de Stamlijn te komen, namelijk:

“Indien er vanuit de gemeente Dordrecht een daadwerkelijke wens is om de verbinding met de hoofdspoorbaan op te heffen dan wel functioneel te wijzigen, dan zal er een formeel verzoek gedaan moeten worden bij ProRail. Het proces wat daarop volgt, is hieronder kort beschreven.

Het proces van HSWI-sanering doorloopt meerdere stadia. ProRail is hierin de procesbegeleider, het ministerie van IenW neemt het uiteindelijke besluit (wel/geen/gedeeltelijk/onder voorwaarden wijzigen). Dit proces omvat, op hoofdlijnen, de volgende stappen:

- 1. Inname wijzigingsverzoek;*
- 2. Beoordeling kansrijkheid (o.b.v. huidig en toekomstig gebruik);*
- 3. Interne consultatie;*
- 4. Externe consultatie;*
- 5. Zienswijze vervoerders / gerechtigden;*
- 6. Eventuele aanpassing wijzigingsverzoek;*
- 7. Voorleggen verzoek, inclusief zienswijzen van betrokken gerechtigden aan de Minister IenW;*
- 8. Besluit IenW incl. terugkoppeling.”*


19. Uit het voorgaande blijkt dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bevoegd is om een besluit te nemen over een eventuele wijziging of opheffing van de Stamlijn. De gemeente heeft daar dus geen zeggenschap over. De gemeente heeft tot op heden geen formeel verzoek bij ProRail ingediend voor het saneren van de Stamlijn, dus ook om die reden is het wegbestemmen van de Stamlijn onterecht, onzorgvuldig en prematuur.
20. Daarbij zijn de gronden waarop de Stamlijn zijn gelegen niet allemaal eigendom van de gemeente. Bij gebrek aan instemming/ontheffing van de Minister en eigendom van alle gronden in het plangebied is het bestemmingsplan dus ook (juridisch) niet uitvoerbaar.

Conclusie

21. Gelet op het voorgaande verzoek ik u geen medewerking te verlenen aan de goedkeuring en vaststelling van het huidige ontwerpbestemmingsplan, althans pas goedkeuring te verlenen indien vast komt te staan dat de huidige Stamlijn gehandhaafd wordt en daarmee de spoorverbinding naar de betrokken bedrijven in het Zeehavengebied, waaronder Standic, in stand blijft.

Namens cliënte behoud ik mij het recht voor om de in deze zienswijze aangevoerde bezwaren in een later stadium nader uiteen te zetten c.q. aan te vullen.

Met vriendelijke groet,
Borsboom & Hamm N.V.



J.P.M. Borsboom

BIJLAGE 1

aangetekend en per gewone post

Gemeente Dordrecht
t.a.v. het college van burgemeester en wethouders
Spuiboulevard 300
3311 GR DORDRECHT

Dordrecht, 10 november 2023

Geacht college,

inzake: opheffen Stamspoorlijn

Graag uw aandacht voor het navolgende.

1. Via de media hebben wij kennisgenomen van het plan van de gemeente Dordrecht om de stamlijn en het rangeerterrein uit te faseren in het kader van de gebiedsontwikkeling Maasterras. Voor onze bedrijven aan de Wieldrechtseweg 50 en 35 is dat voornemen verrassend maar vooral onaanvaardbaar.
2. Standic Dordrecht B.V. is reeds zeer lange tijd gevestigd in het zeehavengebied. Zoals bekend zal zijn, exploiteren wij tankterminals waarin (met name) biobrandstoffen, hoogwaardige white oils en chemicaliën worden opgeslagen. Voor de exploitatie van onze ondernemingen is een aansluiting op het spoor essentieel.
3. De terminal van Standic Dordrecht B.V. is gelegen aan het water – het is een inland zeehaven. Deze kent slechts een beperkte maritieme diepgang, hetgeen al een behoorlijke beperking is voor een tankopslagbedrijf. Daarom is het voor onze klanten noodzakelijk om via alle vervoersmodaliteiten toegang tot de terminal te hebben. Naast toegang per schip en truck is dus ook toegang via het spoor essentieel. Dat is niet alleen vanwege het feit dat zeer lage waterstanden in de Rijn geen uitzondering meer zijn (met gevolgen voor de logistiek naar het achterland). Daarvoor willen de klanten alternatieve routing hebben om bij het opgeslagen product te kunnen komen. Maar het is ook vanwege de breed

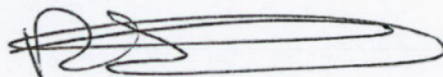
gedeelde wens tot meer duurzaamheid – en in dat kader is vervoer per spoor superieur aan alternatieven.

4. De vraag naar aanwezigheid en beschikbaarheid van het spoor stijgt juist in onze bedrijven. Om een kwantificering te geven: meer dan zestig procent van de klanten gebruikt het spoor voor de op het spoor aangesloten tankputten.
5. Vanwege de historische infrastructuur op de terminal kunnen tankput 6 en 7 thans niet gelost of beladen worden via het spoor. Mede daarom zijn bij uw gemeente plannen ingediend voor de nieuw te bouwen tankputten 8 en 9. Uit de ingediende vergunningaanvraag blijkt dat het spoor dominant aanwezig is in de plannen: zeer uitgebreide rangeer-, laad- en losfaciliteiten. Over deze plannen heeft langdurig vooroverleg plaatsgevonden met het Havenbedrijf en DCMR. Deze investering belooft vele tientallen miljoenen euro's. Wij wensen te benadrukken dat wij de afgelopen jaren al een enorm kapitaal hebben geïnvesteerd in onze onderneming, in uw gemeente, in uw zeehavengebied. Inclusief bovengenoemde investering belooft dit richting 150 mio euro. Los hiervan is natuurlijk ook sprake van een significant werkgelegenheidsissue.
6. Toegang tot het spoor is absoluut een bestaansvoorwaarde voor onze terminals. Zonder spoor zal de bezettingsgraad drastisch afnemen en het rendement als sneeuw voor de zon verdwijnen. Het spoor is ook noodzakelijk om mee te gaan in de wens van onze klanten om de breed gevoelde duurzaamheidsagenda tot uitvoer te brengen. Voor ons bedrijf is het dus onacceptabel dat de stamlijn zou vervallen resp. dat getornd wordt aan de stamlijn.
7. Wij hebben geen andere keuze dan ons met alle middelen te verzetten tegen uw voornemen. Wij verzoeken u van het voorgaande goede nota te nemen, mede met het oog op het collegebesluit over het Ontwerp Bestemmingsplan fase 1 voor het Maasterras, dat kennelijk voor 5 december 2023 op de agenda staat.

Hoogachtend,

Standic Dordrecht B.V.

R.J. Ooms
CEO



BIJLAGE 2



**Port of
Rotterdam**

College van Burgemeester en Wethouders Gemeente
Dordrecht.
Ter attentie van Wethouder M. Burggraaf
Postbus 8
3300 AA Dordrecht

Datum 14 november 2023
Ons kenmerk HBR-2740525
Aantal bijlagen -
Contactpersoon Bram Voncken
Telefoon +31 6 34 000 955
E-mail BJW.Voncken@portofrotterdam.com

Onderwerp Planvorming Maasterras Dordrecht en stam(spoor)lijn

Geachte heer Burggraaf,

Op 3 oktober jl. is aan de Gemeenteraad van Dordrecht een presentatie gegeven over de planvorming van het Maasterras in Dordrecht, onderdeel van het project Stadsas Dordt. In die presentatie is onder meer een toelichting gegeven op het Stedenbouwkundig Masterplan en de voorkeursvariant. Een van de genoemde ontwerputgangspunten (Fase 1) die richting moeten geven aan het nog vast te stellen bestemmingsplan Maasterras Fase I, is volgens de presentatie het uitfaseren/verwijderen van de stam(spoor)lijn.

HbR is onaangenaam verrast door dit voornemen en heeft hiertegen grote bezwaren.

HbR is op basis van de Samenwerkingsovereenkomsten, (SOK's) van 1 juli 2011 en 14 december 2012 met de Gemeente Dordrecht, voor eigen rekening en risico verantwoordelijk voor de ontwikkeling, exploitatie en het beheer van het Zeehavengebied Dordrecht. Ter uitvoering van de SOK's heeft de Gemeente ook de hoofderfpacht ten behoeve van HbR gevestigd op de haventerreinen in het Zeehavengebied. HbR betaalt hiervoor jaarlijks een significant bedrag aan de Gemeente Dordrecht.

In de genoemde SOK's is door zowel HbR als de Gemeente Dordrecht erkend dat versterking van de (sociaal-) economische positie van het Zeehavengebied Dordrecht van groot belang is. Optimalisatie van de bijdrage van het Zeehavengebied Dordrecht aan de stad Dordrecht en de regio Drechtsteden, bijvoorbeeld door het creëren van meer bedrijvigheid en extra werkgelegenheid en optimalisatie van het ruimtegebruik en de bereikbaarheid van het Zeehavengebied Dordrecht, waren voor de gemeente destijds belangrijke beweegredenen om een samenwerking met HbR aan te gaan.

De stamspoorlijn is zowel voor het creëren van meer bedrijvigheid als voor (optimalisatie van) de bereikbaarheid van het Zeehavengebied Dordrecht in onze optiek onontbeerlijk. Dit is ook terug te lezen in het Masterplan Revitalisering Zeehavengebied Dordrecht dat als onderbouwing gebruikt werd voor het bestemmingsplan uit 2014.



Daar wordt in paragraaf 2.4.4 aangegeven: "De ontsluiting van het Zeehavengebied per spoor is van essentieel belang. De stamlijn wordt voor de ontwikkeling van het Maasterras als een gegeven beschouwd en moet daarin worden ingepast."

HbR benadrukt dat in de SOK's door zowel HbR als de Gemeente Dordrecht expliciet is erkend dat zeehavenontwikkeling en zeehavenexploitatie lange-adem-beleid is en dat de samenwerking om die reden voor langere tijd is aangegaan.

Wij wijzen er verder op dat in artikel 11.1 (en meer specifiek in artikel 11.1.5) van de SOK van 14 december 2012 tussen partijen afspraken zijn gemaakt over de Stamspoorlijn en het betrekken van (de belangen van) HbR bij besluiten van de gemeente Dordrecht ten aanzien van de Stamlijnovereenkomst met ProRail.

Wij gaan er vanuit dat ook u zich aan die afspraken gebonden voelt.

Het verwijderen van de stamspoorlijn zal grote consequenties hebben voor de bereikbaarheid van Dordrecht en de Zeehaven van Dordrecht in het algemeen en van een aantal bedrijven in het gebied in het bijzonder. Het betreft de bedrijven VolkerRail Materieel en Logistiek B.V., BAM Infra Rail B.V., Standic B.V. en Koninklijke Van der Weestransporten B.V. Zonder gebruik van de stamspoorlijn kunnen de werkzaamheden van deze bedrijven grotendeels niet voortgezet worden op de huidige locaties, bijvoorbeeld omdat het spoorgebonden materieel niet over de weg vervoerd kan worden. Het niet meer bereikbaar zijn van het zeehavengebied per spoor betekent tevens dat de ontwikkelingsmogelijkheden in de haven aanzienlijk worden ingeperkt. Hierbij kan worden gedacht aan de uitbreiding van ladingpakketten waarvan de eigenaren vervoer via spoor of water eisen in verband met duurzaamheidsdoelstellingen. Verder beperkt het verwijderen van de stamlijn de mogelijkheden om de landelijke modal-split doelstellingen te halen en zal dit een zeer ongewenste grotere druk op het wegennet in en rond uw gemeente tot gevolg hebben. Het belang van de stamspoorlijn is inmiddels ook door ProRail aan uw collega Wethouder Van der Linden kenbaar gemaakt middels een brief van 3 november 2023.

Het spreekt voor zich dat HbR geen ruimtelijke (woningbouw)plannen van de Gemeente Dordrecht in de weg wil zitten als dat niet nodig is. Tegelijkertijd vinden wij het van groot belang dat de gemeente ons tijdig betreft bij plannen die de exploitatie en de ontwikkelingsmogelijkheden van het Zeehavengebied raken. Tijdens het bestuurlijk overleg op de Nieuwe Maze van 7 juni 2023, waar door ons wederom het belang van de stamspoorlijn is benadrukt, heeft u zelf ook duidelijk uitgesproken dat het belangrijk is om elkaar goed en vroegtijdig te informeren. In dit geval heeft die afstemming wat ons betreft volstrekt onvoldoende plaatsgevonden.

In december 2022 hebben wij een zienswijze ingediend op de vooraankondiging van het bestemmingsplan Maasterras en start omgevingseffectrapportage. Eén van de zaken die wij in die zienswijze geadresseerd hebben is het belang van de stamspoorlijn. Eind mei jl. ontvingen wij de Nota van beantwoording. Daarin is het volgende vermeld: "In het OER zal worden onderzocht of, en hoe het gebruik van de stamlijn in te passen is in de gewenste woningbouwontwikkeling".



Onaangenaam verrast waren wij dan ook toen onlangs bleek dat de stamspoorlijn in het Stedenbouwkundig Masterplan is verdwenen terwijl een beoordeling in het kader van het OER nog niet met ons gedeeld is.

Wij gaan ervanuit dat conform eerdere afspraken de stamspoorlijn met al zijn voorzieningen gehandhaafd wordt en niet eerder zal worden aangepast dan dat hiervoor een deugdelijk alternatief is gevonden en hiervoor de juiste processen zijn doorlopen.

We horen graag binnen 1 week na dagtekening van deze brief of in het voorgenomen besluit van 5 december 2023 inzake het ontwerpbestemmingsplan de stamlijn gehandhaafd blijft en daarmee de spoorverbinding naar de Zeehaven Dordrecht intact blijft. Mocht dit bericht binnen de gestelde termijn uitblijven dan zien wij ons genoodzaakt om ook richting de Provincie Zuid Holland en de betreffende Ministeries op te komen voor onze belangen.

Hoewel dit ons zeer ongewenst lijkt, zal dit ook leiden tot de noodzakelijke vervolgstappen mocht het ontwerpbestemmingsplan zonder gehandhaafde stamlijn gepubliceerd worden.

Daarnaast spreken wij de hoop uit dat bovenstaand aanleiding is voor u om proactief met ons in gesprek te gaan inzake planvormingen die een raakvlak hebben met ons beheersgebied.

Hoogachtend,
Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Boudewijn Siemons
Interim-CEO & COO

c.c.: Prorail
Volkerrail
Standic
Van der Wees

BIJLAGE 3

Gemeente Dordrecht
ter attentie van Wethouder R. van der Linden
Postbus 8
3300 AA Dordrecht

Datum	3 november 2023	Eigenaar	Bart Verberne
Uw kenmerk	-	E-mailadres	Bart.verberne@prorail.nl
Ons kenmerk/ID	2023-728436560-1827	Telefoonnummer	088-231 2152
Onderwerp	Stamlijn Dordrecht Zeehaven	Afdeling	Public Affairs RZ
Bijlage(n)			

Geachte heer Van der Linden, beste Rik,

Vanuit diverse kanten komen er de laatste tijd berichten binnen bij ProRail over de stamlijn Dordrecht Zeehaven. Hieruit blijkt dat de gemeente Dordrecht voornemens zou zijn om de stamlijn naar de Zeehaven aan te passen waardoor de huidige route voor treinverkeer vanuit het emplacement Weeskinderendijk tot de 's Gravendeelsedijk kan komen te vervallen. De wens zou ingegeven zijn door de beperkingen die de spoorverbinding met zich meebrengt aan woningbouwontwikkeling binnen het plan Maasterras. ProRail ervaart dat de berichtgeving leidt tot onrust bij de gebruikers van de spoorlijn, de projectorganisatie van het project Dordtse Mijl, Havenbedrijf Rotterdam als beheerder van dit gebied en binnen de eigen organisatie.

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

Met deze brief wil ProRail een aantal punten benoemen;

- Aangeven wat het effect is van de berichtgeving
- De status van de stamlijn, positie ProRail en rechten van gebruikers
- Relatie met de MIRT-verkenning Oude Lijn
- Het proces tot aanpassing van de stamlijn

Effect van de berichtgeving

Het reeds lopende project Dordtse mijl loopt door de bovengenoemde berichtgeving vertraging op en verkeert in onzekerheid. ProRail voert dit project uit in opdracht van de gemeente. Het richt zich op verbetering van de openbare ruimte met impact op de naastgelegen stamlijn en overwegen. Doordat de gemeente signalen afgeeft dat de stamlijn gaat verdwijnen voorziet ProRail het risico dat besluitvorming over aankoop gronden en het definitief maken van de overwegbeveiliging uitgesteld gaat worden. Daarmee kan een situatie ontstaan dat de tijdelijke overwegsituatie blijft bestaan. ProRail stelt dat de overwegveiligheid niet voldoet en voorziet een dispuut met IL&T.

Er zijn 4 bedrijven aan de stamlijn, die tot de hoofdspoorweginfrastructuur behoort, die actief gebruik maken van hun spooransluitingen aan deze stamlijn. Het gaat om de bedrijven; BAM-Rail, VolkerRail, Standic en Van der Wees. Volgens de jaaropgave van ProRail zijn er ca 950 – 1000 vervoerbewegingen per jaar over de stamlijn (beide richtingen bij elkaar opgeteld) van en naar deze bedrijven. Meerdere bedrijven hebben een spooransluitingsovereenkomst met ProRail. De 4 bedrijven zijn vanuit hun belang i.r.t. de stamlijn en de spooransluiting daaraan, daarmee, 'gerechtigden'.

Voor de spooraanemers is de spooransluiting van groot belang, beide bedrijven serviceren spoorwegmaterieel van vervoerders en/of materieleigenaren voor de gehele regio van zuidwest Nederland, de zuidelijke Randstad of daarbuiten. Via de spooransluiting wordt railgebonden spoorwegmaterieel van en naar de bedrijven gebracht. Zonder een spooransluiting hebben de bedrijven in Dordrecht geen bestaansrecht meer; voor het vervoer

van dit type materieel is geen alternatief. Daarnaast zijn de bedrijven van strategisch belang voor onderhoud, vernieuwing en aanpassing van spoorweginfrastructuur, stations en andere spoorvoorziening in Nederland in opdracht van ProRail en derden.

Standic geeft aan dat een groot deel van hun klanten lading via het spoor vervoert, zonder de stamlijn en sporaansluiting is hun bedrijfsvoering niet mogelijk. Standic heeft uitbreidingsplannen voor meer spoorvervoer. Ook voor de firma Van der Wees is de sporaansluiting van belang ten behoeve van het aanleveren van staal.

De bedrijven en Havenbedrijf Rotterdam als beheerder van het Zeehavengebied, hebben kennisgenomen van de plannen van de gemeente Dordrecht omtrent woningbouw. Zij hebben de nodige vragen en zorgen omtrent het effect op de stamlijn, hun logistieke proces en bedrijfsvoering en geven aan slecht geïnformeerd te worden hierover. Het zal duidelijk zijn dat de berichtgeving leidt tot veel onrust bij vervoerder, verladers en betrokken bedrijven. Zij richten zich met vragen tot ProRail.

Ook ProRail ervaart de gevolgen van de beeldvorming zoals die nu wordt gewekt; vanuit diverse kanten worden we aangesproken door zowel overheidsinstanties als bedrijven. Wij hanteren hierbij het principe dat er geen enkele aanleiding is om aan te nemen dat de bereikbaarheid per spoor van Dordrecht Zeehaven in het geding is.

Verder is van belang te melden dat het Rijk actief inzet op het realiseren van een modal shift: het verplaatsen van vervoer over de weg naar het spoor en binnenvaart. Het vervoer wat momenteel via de stamlijn wordt afgewikkeld, leent zich niet of nauwelijks voor vervoer per binnenvaart. Indien de stamlijn zou worden gesaneerd, zal dit vervoer zich naar de weg verplaatsen hetgeen een negatieve invloed op de modal shift heeft, de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van dit gebied. Om een indicatie te geven: de huidige omvang van wagenlading van/naar Standic per trein bedraagt nu reeds een equivalent van 2000 tot 2500 vrachtwagens die niet over de weg hoeven te gaan.

De status van de stamlijn, positie ProRail en rechten van gebruikers

Stamlijn behoort tot de Hoofdspoorweg Infrastructuur (HSWI) daarmee zijn onderstaande aspecten van toepassing:

- Spoor is eigendom van de Staat der Nederlanden en via een Beheerconcessie in beheer bij ProRail gegeven. De Spoorwegwet is daarmee op deze infrastructuur van toepassing.
- Vanuit die hoedanigheid kunnen vervoerders capaciteitsaanvragen indienen bij ProRail die gehonoreerd moeten worden indien er geen capaciteitsconflicten zijn.
- Verladers aan de stamlijn rekenen op beschikbaarheid van vervoer per spoor en richten hun bedrijfsprocessen en contracten met vervoerders hierop in. Als gerechtigden kunnen vervoerders en verladers zienswijzen naar voren brengen bij wijzigingen van de technische of functionele eigenschappen van de hoofdspoorweginfrastructuur die de gebruiksmogelijkheden van de hoofdspoorwegen aanmerkelijk veranderen. Een dergelijke wijziging behoeft instemming van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.
- ProRail programmeert hierop het beheer en onderhoud en verdeelt de capaciteit. Zo lang er geen formeel besluit ligt ten aanzien van de technische of functionele wijziging van stamlijn, zal ProRail als beheerder aangevraagde capaciteit moeten verdelen.

Relatie met de MIRT-verkenning Oude Lijn

Vastgesteld is dat er geen inhoudelijk/functioneel raakvlak met de MIRT Verkenning Oude Lijn is met betrekking tot City Sprinter & Nieuwe Stations en Knooppunten. Dit is vastgesteld in een Deep Dive Dordrecht (4 juli 2023) en in een bestuurlijk gesprek (5 okt 2023).

Het proces tot aanpassing van de stamlijn

Indien er vanuit de gemeente Dordrecht een daadwerkelijke wens is om de verbinding met de hoofdspoorbaan op te heffen dan wel functioneel te wijzigen, dan zal er een formeel verzoek gedaan moeten worden bij ProRail. Het proces wat daarop volgt, is hieronder kort beschreven.

Het proces van HSWI-sanering doorloopt meerdere stadia. ProRail is hierin de procesbegeleider, het ministerie van IenW neemt het uiteindelijke besluit (wel/geen/gedeeltelijk/onder voorwaarden wijzigen). Dit proces omvat, op hoofdlijnen, de volgende stappen:

1. Inname wijzigingsverzoek;
2. Beoordeling kansrijkheid (o.b.v. huidig en toekomstig gebruik);
3. Interne consultatie;
4. Externe consultatie;
5. Zienswijze vervoerders / gerechtigden;
6. Eventuele aanpassing wijzigingsverzoek;
7. Voorleggen verzoek, inclusief zienswijzen van betrokken gerechtigden aan de Minister IenW;
8. Besluit IenW incl. terugkoppeling.

Wat bij de beoordeling van kansrijkheid, consultatie en zienswijze een belangrijke rol speelt, is wat er functioneel verandert voor vervoerders, verladers en overige stakeholders; nu en in de toekomst. Als er voor de te saneren infra elders nieuwe infra met minimaal gelijke functionaliteit en gebruiksmogelijkheden voor terugkomt, zal dat invloed op de zienswijze van vervoerders hebben. De ervaring leert dat sec een sanering zonder, of met zeer beperkte, compensatie voor betrokken gerechtigden tot weerstand leidt wat invloed op de doorlooptijd en besluitvorming heeft en derhalve weinig kansrijk is.

Tot op heden is er bij ProRail geen formele uitvraag gedaan voor een sanering dan wel voor het wijzigen van de stamlijn Dordrecht Zeehaven. Zolang ProRail hierover niet wordt benaderd, blijven wij conform de bestaande situatie het beheer en daaruit voortvloeiende beheertaken inzake de stamlijn als Hoofdspoorweginfrastructuur uitoefenen.

Tenslotte

Het is voor de omgeving verwarrend en ongewenst indien de gemeente Dordrecht op diverse tafels en in de media het beeld schetst dat de stamlijn bij het Maasterras zal verdwijnen. Zoals hierboven beschreven is daar geen keuze in gemaakt, noch is het proces wat doorlopen moet worden om tot een keuze te komen, gestart. Het verzoek vanuit ProRail is om een formele uitvraag op te stellen óf de stamlijn als uitgangspunt in de plannen Maasterras mee te nemen. Zo maakte de stamlijn eerder ook deel uit van de plannen voor Spoorzone Dordrecht van stedenbouwkundig bureau Mecanoo. Tevens het verzoek om richting de bedrijven en Havenbedrijf Rotterdam als beheerder van het Zeehavengebied, gegeven hun belangen, zorgvuldigheid te betrachten wanneer het gaat om de plannen van de gemeente inzake Maasterras en de communicatie daarover.

Met vriendelijke groet,

Signed By: helga.cuijpers@prorail.nl
10/11/2023 12:00:39 CET
ID: e7885a9b-3867-439c-b069-7d8516be854f
Auth: SMS,Consent



Helga Cuijpers
Regiodirecteur ProRail Randstad Zuid

Cc Havenbedrijf Rotterdam,

BIJLAGE 4

Stadic

t.a.v. de heer R. Ooms en de heer J. Bakker
Wioldrechtseweg 50
3316 BG
Dordrecht

Kenmerk: 2023-0174365

Dordrecht, 14 december 2023

Betreft: Ontwerp bestemmingsplan Maasterras en toekomstbestendigheid Stamlijn

Geachte heren Ooms en Bakker,

Donderdag 30 november jl., heeft de gemeente Dordrecht in aanwezigheid van onze portefeuilledirecteur Hans Goossensen, gebiedsmanager Sjoerd Ooms (Gemeente Dordrecht), gebiedsmanager Bram Voncken (Havenbedrijf Rotterdam) met u en uw afvaardiging gesproken op ons gemeentekantoor. Dit in navolging van onze uitnodiging en uw brief van 31 oktober 2023 over het hiervoor genoemde onderwerp. Onderstaand benoemen wij de rode draad van dit gesprek.

De Gemeente Dordrecht hecht, net als uiteraard het Havenbedrijf Rotterdam, aan een goede ontsluiting per spoor van de Dordtse Zeehaven. Een robuuste spoorverbinding die in de nabije toekomst door veel meer bedrijven dan de huidige 4 gebruikers in de Zeehaven wordt benut.

Zoals eerder aangegeven zijn wij een ambtelijke verkenning gestart naar de toekomstbestendigheid van de huidige stamlijn, in relatie tot de gebiedsontwikkeling het Maasterras, de grondslag van het gebruik van de stamlijn (in relatie tot het feitelijke gebruik), de verduurzamingsopgave in het Zeehavengebied en de veiligheidsopgave rondom station Dordrecht. Wij hebben aangegeven, dat wij thans tot een stedenbouwkundig masterplan zijn gekomen waarbij de stamlijn in de huidige vorm, voor zover als zodanig bestemd, niet inpasbaar is. Dit is in lijn met eerder vrijgegeven informatie op de bij u bekende gebiedsinformatiemarkt van 21 september jl.. Wij betreuren dat de nuance in onze boodschap ten aanzien van het belang van een robuuste ontsluiting van de Zeehaven niet goed is doorgekomen.

Om te komen tot een tijdelijke -en daarna permanente oplossing en standpunt voor de stamlijn, zal een bredere en diepgaande samenwerking gezocht moeten worden met hogere overheden en partijen zoals – maar niet uitsluitend – het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Provincie Zuid-Holland, ProRail, het Havenbedrijf Rotterdam en betrokken bedrijven

Op 21 december a.s. zal tegen die achtergrond voor de gebiedsontwikkeling Maasterras het ontwerpbestemmingsplan worden gepubliceerd. Wij zijn voornemens om een procesafpraak te maken met voornoemde partijen om in gezamenlijkheid te komen tot een definitief standpunt omtrent de stamlijn, welke vervolgens opgenomen kan worden in het definitieve bestemmingsplan.

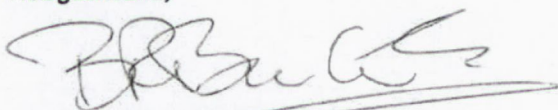
Bij de totstandkoming van dit definitieve besluit zullen vanzelfsprekend ook uw belangen worden betrokken. In dit verband wijzen wij u – zoals ook aangegeven tijdens het overleg – hiermee op de

mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen binnen een termijn van 6 weken na publicatie van het ontwerpbestemmingsplan. De inhoud van uw zienswijze zal door de gemeenteraad worden meegenomen in een bredere belangenafweging. Hiermee worden uw belangen ook binnen een formeel kader bij de verdere besluitvorming betrokken.

Vervolgens zal u verder geïnformeerd worden over de behandeling van uw (mogelijke) zienswijze door de programma organisatie Stadsas Dordt, in uw geval het projectteam Maasterras. Hierbij is het streven om in de zomer van 2024 te komen tot een definitief vastgesteld bestemmingsplan.

Wij nodigen u van harte uit om kennis te nemen van het ontwerpbestemmingsplan zodra dit is gepubliceerd en, indien u dat wenselijk acht, uw zienswijze hierop naar voren te brengen.

Hoogachtend,



B.R. (Ronald) Buitenhek
Programmadirecteur Stadsas Dordt

Postbus 293
3000 AG Rotterdam

R BRIEF AANGETEKEND NL
NL Frankering betaald €9.8
130 gr.

D
PostNL
202376 26-01-2024 15:30

NL



3SRPKS317696488

3300AA 8

