



Spoorgoederenvervoer, gevaarlijke stoffen en DGL

Ronald Kooman

strategisch beleidsmedewerker sector stadsontwikkeling



DORDRECHT

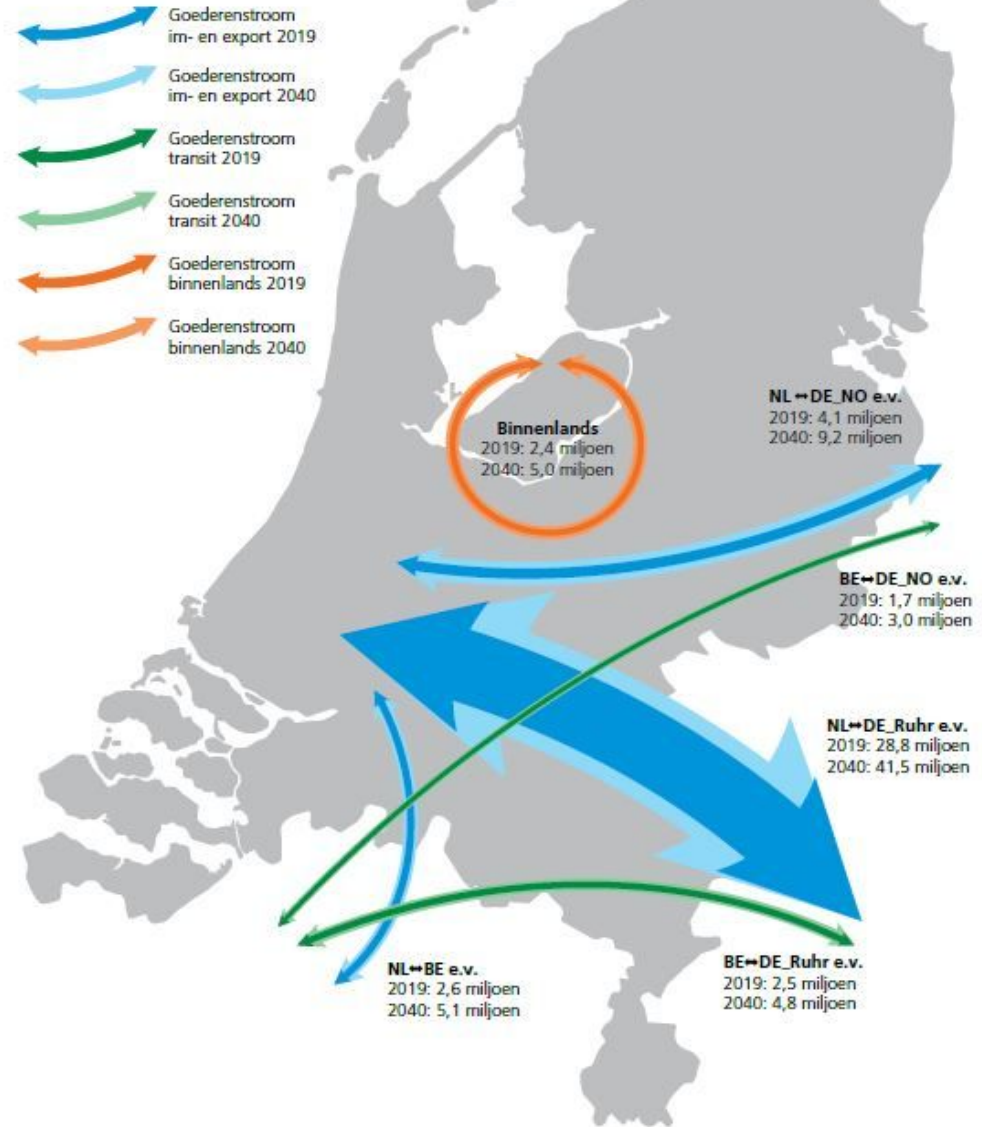


28 januari 2025

Spoorvervoer door Dordrecht en Zwijndrecht

**Belangrijkste
goederenstromen
van en naar
Nederland**

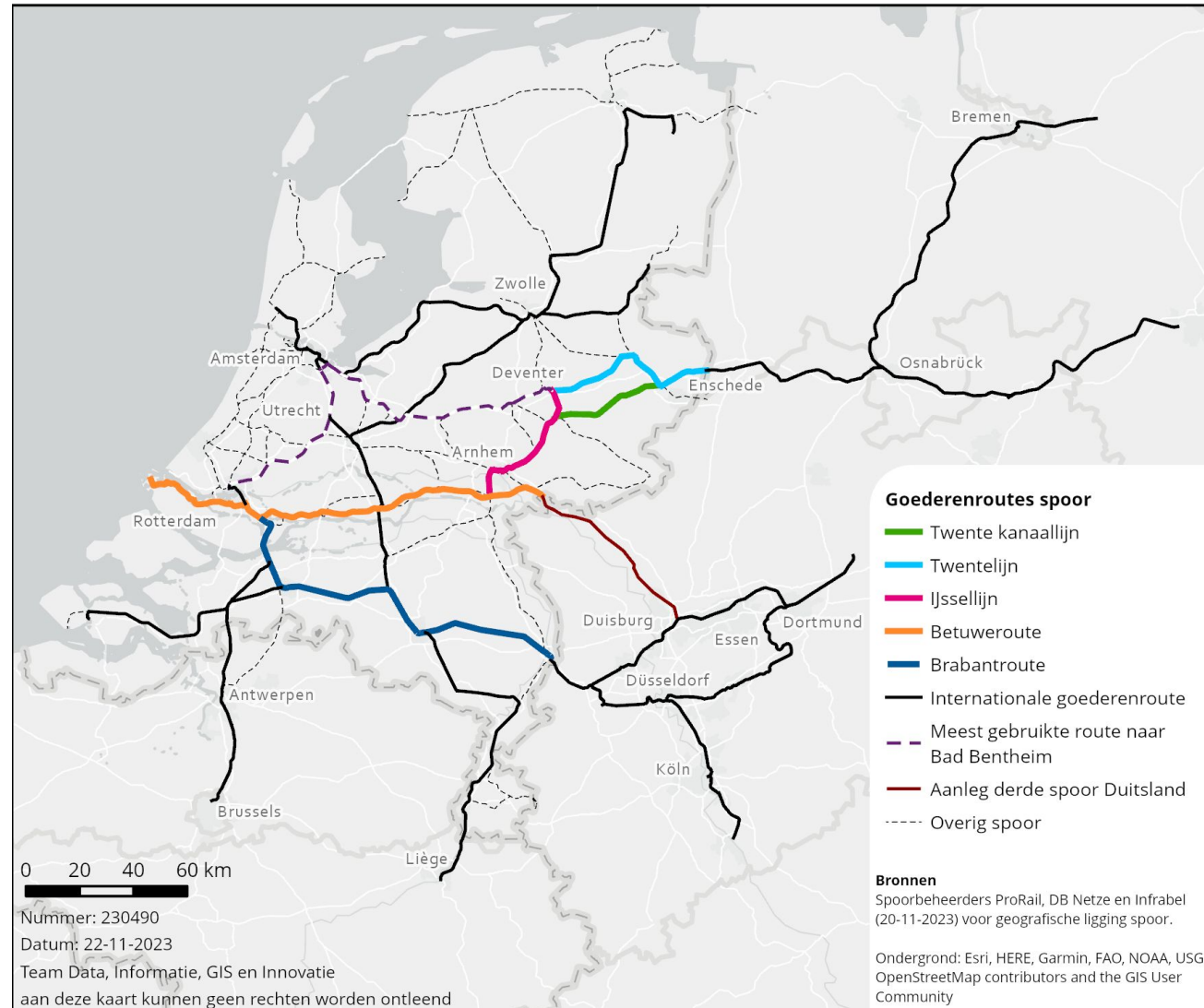
Omvang goederenstromen spoorgoederenvervoer per richting



Spoorvervoer door Dordrecht en Zwijndrecht

Goederenvervoer spoor

Internationale goederenroutes op het spoor



Spoorvervoer door Dordrecht en Zwijndrecht

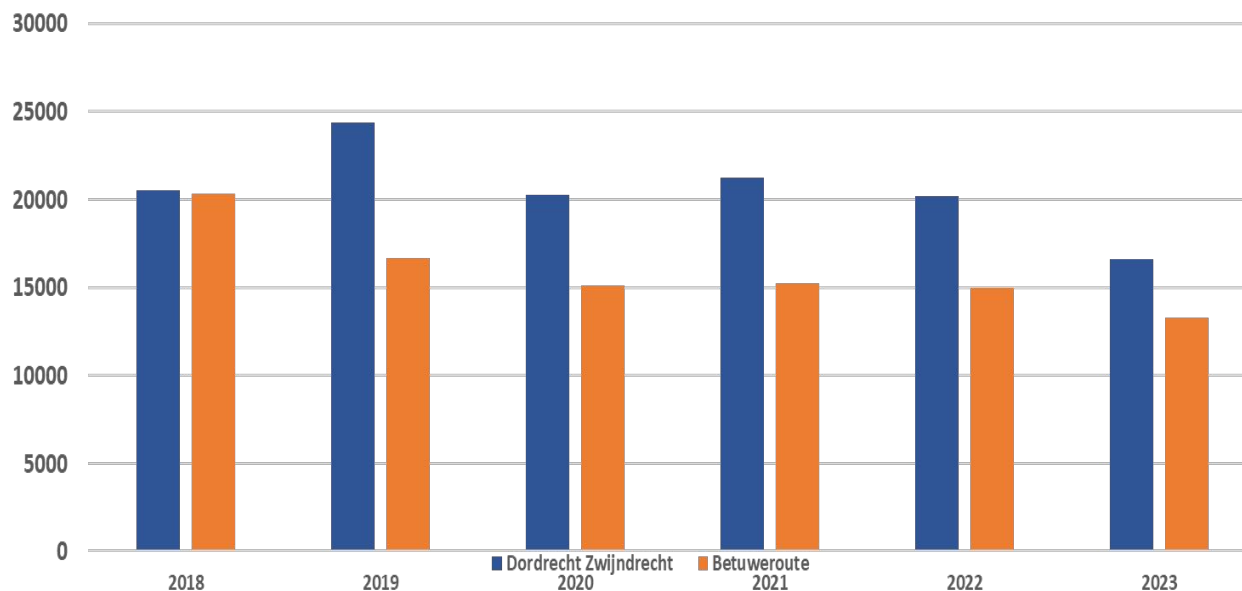
Huidige voor Drechtsteden relevante verbindingen



Capaciteit tracé Dordrecht-Zwijndrecht 7 goederentreinen per richting per uur bij spoorgebruik conform PHS

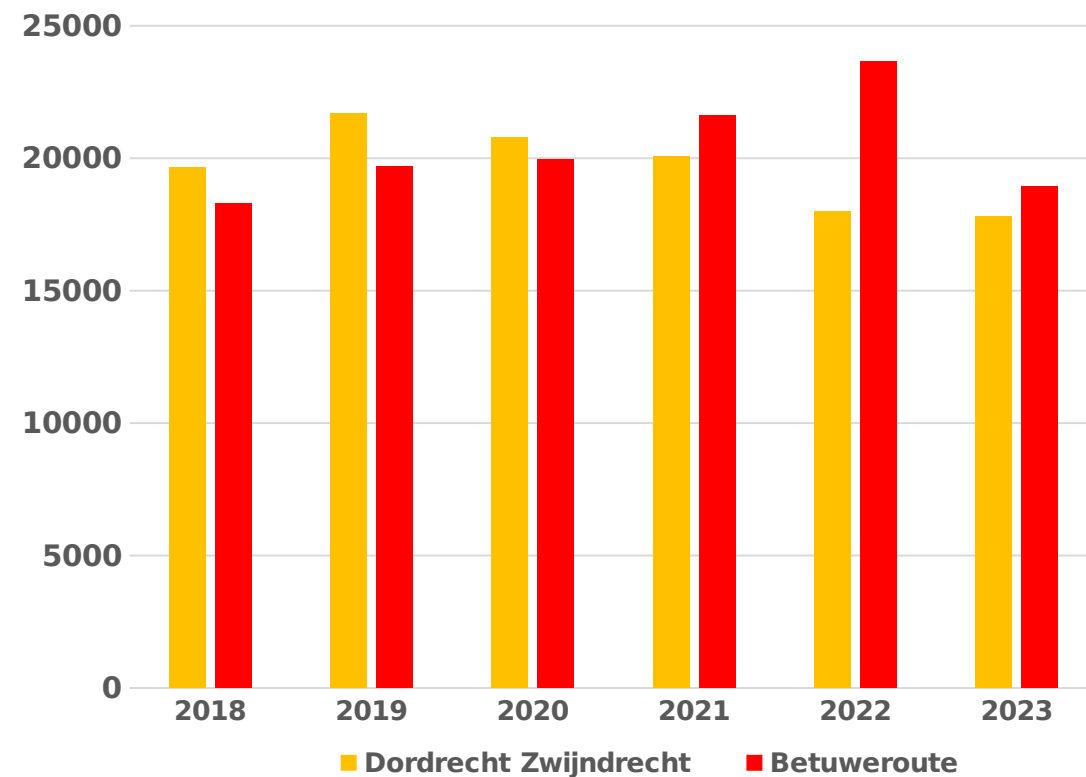
Treinpassages

Totaal aantal passerende wagons met gevaarlijke stoffen



Referentiehoeveelheid regeling Basisnet tracé Dordrecht-Zwijndrecht: 52390 wagons
 Referentiehoeveelheid regeling Basisnet Betuweroute: 180.000 wagons

Aantal goederentreinen



Hoe is het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor wettelijk geregeld: Wet Basisnet

Routing gevaarlijke stoffen zo veel mogelijk over de Betuweroute



Basisnet routing hoofdstroom



werkelijke routing

Wat gaat er de komende jaren wijzigen

Fysieke maatregelen

Fysieke maatregelen

- Zuid west boog bij Meteren (Aanleg Begonnen)
- Aanleg 3^e spoor; Duits deel Betuweroute (aanleg begonnen)
- Aanleg ERTMS (aanleg gepland vanaf 2027)



Effecten:

Boog:

- reductie aantal goederenpaden naar 4
- ca 15% veiligheidswinst

ERTMS:

- Ca 15% veiligheidswinst

Onder voorwaarde dat capaciteit niet wordt opgevuld

Ontwikkelingen

Robuust basisnet

- Berekende risicozones vervangen door vaste afstand en aandachtsgebieden voor brand, explosie en gifwolk

Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer

- Keuze voor gestage doorontwikkeling spoorgoederenvervoer;
- Spoorgoederenvervoer zoveel mogelijk binnen bestaande netwerk
- Oog voor leefomgeving (geluid en trillingen, routeren over Meteren)
- Stelling: het spoor is veilig (aandacht voor overwegen, treinbeveiliging)

Rijks- en EU-beleid modal shift weg naar spoor

- Verwachte groei spoorgoederenvervoer 100% tov 2015
 - Gevolg : aantal passerende goederentreinen blijft ongeveer gelijk

Energietransitie

- Verwachte toename vervoer gevaarlijke stoffen gemiddeld factor 4 (H₂)

Consequenties Ontwikkelingen Beïnvloeding

Consequenties Robuust basisnet

- geen limieten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen
- Geen gemeenschappelijk toetsingskader voor beoordeling (groeps)-risico's.
- Rijk niet aanspreekbaar op hoogt groepsrisico als gevolg toename transport
- Bestaande knelpunten uit beeld

Beïnvloeding Robuust basisnet

- Lobby voor betere wetgeving:
 - in afstemming met Koepels VNG en IPO
 - Met Brabantse steden en provincies Zuid Holland en Noord Brabant

Consequenties Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer

- Beperkt toekomst gericht (geen zichtbare intenties voor nieuwe infrastructuur)

Beïnvloeding Toekomstbeeld

- Door deelname aan platform spoorgoederenvervoer en gebruik maken van de adviesfunctie aan Stas
- Met Brabant afgestemde inbreng in beleidsproces

Dedicated goederenlijn(DGL)

RoBel Studie 2002 upgraden spoorverbinding Rotterdam-Antwerpen

2008-2009 Drechtsteden:

- **onderzoek naar technische mogelijkheden voor een spoorgoederentunnel.**

2020-2021 Herhaling onderzoek

Aanleiding voor herhaling:

Probleemanalyse: Het goederenvervoer per spoor beperkt, gezien de daarmee gepaard gaande veiligheidsaspecten, de mogelijkheden in Dordrecht en Zwijndrecht voor verdergaande stedelijke ontwikkeling ten behoeve van wonen, werken en het personenvervoer



Dedicated goederenlijn(DGL)

3 alternatieve tracés onderzocht

Buitenom West



Stedelijk



Buitenom Oost



Conclusie studie

- 1^e De stedelijke variant waarbij zowel het goederenvervoer per spoor als de A16 gebundeld ondergronds gebracht wordt biedt het beste perspectief voor het vervullen van de ambities.
- 2^e De varianten lijken niet op voorhand positief uit te vallen in termen van kosten en baten.
- 3^e Een bredere inbedding van de DGL in een bredere netwerkstrategie kan leiden tot aanleg of alternatieve oplossingen.

Wensen spoorgoederensector:

Concurrerend netwerk

- Alternatieve routing goederen oost Noordtak Betuweroute
- Adaptieve uitbouw routenetwerk zuid Nederland
- Alle grensovergangen beschikbaar/ aansluiting op TenT

Voor haalbaarheid DGL relevante wensen infrastructurele spoorgoederensector:

Must have:	Goederen Oost Nederland
Zeer gewenst:	Zuidtak Betuwelijn
Gewenst:	Veza-boog
	3RX (Ijzerenrijn)

Opvallend: RoBel komt niet voor op wensenlijst



Analyse ProRail

routes, toekomstige knelpunten en oplossingen

Referentienetwerk 6-basis plus mogelijk toekomstige aftakkingen Betuweroute (ambitienetwerk)

ProRail, december 2024

- Primaire goederenverbindingen
- - - Primaire goederenverbindingen omleiding (t.b.v. redundantie)
- Secundaire goederenverbindingen <10 treinen per dag
- - - Secundaire goederenverbindingen omleidbedrijf (t.b.v. redundantie)
- Mogelijke oplossingsrichting van knelpunten
- X Toekomstig capaciteitsknelpunt
- Emplacement



Versie: 20241203