

Retouradres: Postbus 8 3300 AA DORDRECHT

Aan  
de gemeenteraad

**Gemeentebestuur**  
Spuiboulevard 300  
3311 GR DORDRECHT  
**T** 14078  
**F** (078) 770 8080  
www.dordrecht.nl

**Datum** 24 maart 2015  
**Ons kenmerk** SO/1390091  
**Begrotingsprogramma** Milieu en duurzaamheid/Verkeer en vervoer  
**Bijlage(n)** 3  
**Betreft** RAADSINFORMATIE inzake voortgang spoordossiers

**Contactpersonen**  
R. Kooman / J.K. Buitink  
**T** (078) 770 4842  
(078) 770 4834  
**E** r.kooman@dordrecht.nl  
jk.buitink@dordrecht.nl

## Samenvatting

Op 22 juli 2014 hebben wij uw raad per raadsinformatiebrief (kenmerk SO/1249285) op de hoogte gesteld van de voortgang in het veiligheidsdossier spoor. Hierna hebben zich op een drietal onderwerpen in het spoordossier belangrijke ontwikkelingen voorgedaan.

Ten eerste heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (I&M) een maatregelenpakket vastgesteld dat het capaciteitsverlies op de Betuweroute, als gevolg van de aanleg van het derde spoor in Duitsland, moet compenseren. Concreet betekent dit dat, gedurende perioden van capaciteitsbeperking, het aantal goederentreinen dat per dag de stad passeert stijgt met circa 60. Deze stijging kan volgens onderzoek plaatsvinden binnen de bestaande wettelijke kaders. Desondanks zullen omwonenden van het spoor, in de weken dat er sprake is van capaciteitsbeperking op de Betuweroute, het verhoogd spoorgebruik merkbaar ervaren in de vorm van extra geluid en trillingen.

Daarnaast hebben op woensdag 12 november 2014 de gemeenten Dordrecht, Zwijndrecht en het ministerie van I&M gezamenlijk een verklaring ondertekend die de uitvoering van een pakket veiligheidsmaatregelen aan het spoor zekerstelt. Na realisatie van dit pakket maatregelen is er een einde gekomen aan een lang proces dat heeft geleid tot het tot stand komen van het Basisnet transport gevaarlijke stoffen. Hiermee is een aanzienlijke verbetering van de veiligheidssituatie in de stad bewerkstelligd (met circa 50% ten opzichte van 2010). Toch laat het incident in Tilburg van 6 maart jl., waar een personentrein op een goederentrein botste, zien dat de aandacht voor spoorveiligheid voor als nog niet kan verslappen.

Tot slot heeft de Staatssecretaris van infrastructuur en milieu het conceptontwerp van de vervoerconcessie 2015 - 2025 aan de Tweede Kamer aangeboden. Een belangrijk onderdeel hiervan is de integratie van de Hoge Snelheid Lijn-Zuid (HSL-Zuid) in het binnenlands vervoer. Hierdoor ontstaat de situatie dat tussen twee naastgelegen intercity stations Dordrecht en Breda, de NS niet verplicht wordt op Intercitykwaliteit te rijden. Met een "brandbrief" heeft Dordrecht in samenwerking met de Drechtsteden er bij de Tweede Kamer voor gepleit een evenwichtige bediening te rijden tussen de HSL-Zuid infrastructuur en de bestaande lijnen via Dordrecht. Het resultaat hiervan is dat we de toezegging hebben dat er een Intercityverbinding op Breda blijft. Er is echter nog geen besluit genomen over de kwaliteit van deze verbinding. De inzet is en blijft het komend jaar erop gericht dat er een kwalitatief goede doorvertaling plaatsvindt naar de dienstregeling december 2016.

**Datum** 24 maart 2015  
**Ons kenmerk** SO/1390091

### **Inleiding**

Op 22 juli 2014 hebben wij uw raad per raadsinformatiebrief op de hoogte gesteld van de voortgang in het veiligheidsdossier spoor. Hierna hebben zich op een drietal onderwerpen in het spoordossier belangrijke ontwikkelingen voorgedaan. Allereerst heeft het ministerie van I&M, in het kader van de aanleg van het derde spoor van het Duitse deel van de Betuweroute, de tweede helft van 2014 gebruikt om de gevolgen van de werkzaamheden aan het spoor in kaart te brengen en een pakket maatregelen samen te stellen om deze gevolgen te compenseren. Daarnaast hebben het ministerie van I&M en de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht overeenstemming bereikt over de uitvoering een pakket veiligheidsmaatregelen op het spoor in beide gemeenten. Tot slot heeft er in het najaar van 2014 een lobby plaatsgevonden voor het behoud van de intercitykwaliteit op het spoortracé Dordrecht – Brabantse stedenrij. Deze ontwikkelingen hebben invloed op de veiligheidssituatie in en de bereikbaarheid van Dordrecht.

### **Doelstelling**

Met deze brief willen wij een beeld schetsen van de ontwikkelingen die zich de komende jaren voordoen, inclusief de gevolgen voor de stad.

### **Stand van zaken/de feiten**

#### *Aanleg van het derde spoor Duitse deel van de Betuweroute*

In januari 2014 heeft de staatssecretaris van I&M (mw. Mansveld) de Tweede Kamer met een brief op de hoogte gesteld van het verwachte capaciteitsverlies op de Betuweroute. In deze brief kondigt zij aan na de zomer met een maatregelenpakket te komen om het spoorvervoer tijdens de aanlegfase van het derde spoor in Duitsland te kunnen accommoderen.

Begin september 2014 heeft de regio Drechtsteden haar vragen, belangen en wensen in een tweetal bestuurlijke overleggen met ProRail, het ministerie van I&M en de provincie Noord Brabant (als onze vertegenwoordiger door het ministerie van I&M ingestelde landelijke stuurgroep) kenbaar gemaakt. In het kort komen de randvoorwaarden die wij stellen aan de aanleg van het derde spoor neer op het volgende:

- Her-routing als gevolg van de capaciteitsbeperking mag niet leiden tot meer risico's en geluidhinder voor onze inwoners dan is vastgelegd in de risicoplafonds van het basisnet en de vastgestelde geluidproductieplafonds.
- De restcapaciteit van de Betuweroute moet zoveel als mogelijk worden benut voor het transport van gevaarlijke stoffen.
- Als deze restcapaciteit onvoldoende is om alle gevaarlijke stoffen te transporteren, moet de Betuweroute worden benut voor de meest gevaarlijke stoffen.
- Alternatieve transportmogelijkheden, zoals transport over water, moeten een rol krijgen in het opvangen van de capaciteitsbeperking van de Betuweroute.

Onze inzet is door de provincie Noord Brabant ingebracht in de stuurgroep met hierin alle stakeholders (het Rijk, vervoerders, verladers, infrabeheerders en lagere overheden) die betrokken zijn bij het tot stand komen van een gedragen maatregelenpakket. Deze stuurgroep heeft de staatssecretaris van I&M begin oktober 2014 geadviseerd een maatregelenpakket te nemen dat het capaciteitsverlies zodanig compenseert dat het spoor geen marktaandeel zal verliezen en dat er geen lading uit de Nederlandse havens verdwijnt. Hiervoor wordt vooral ingezet op het her-routen van treinen en het beter benutten van de infrastructuur. Deze maatregelen hebben invloed op het spoorgebruik in Dordrecht. Tegelijkertijd adviseert de stuurgroep maatregelen te nemen die de randvoorwaarden op het gebied van geluid en externe veiligheid respecteren.

**Datum** 24 maart 2015  
**Ons kenmerk** SO/1390091

#### *Her-routeren*

Gedurende de bouw van het derde spoor zijn er perioden waarin de Betuweroute gesloten is met als gevolg perioden met capaciteitsbeperkingen. De verdeling van het capaciteitsverlies is als volgt:

- vanaf april 2015: gedurende tien weken aansluitend loopt de capaciteit terug naar 40 treinen per dag;
- vanaf half september 2016: gedurende zeven weken aansluitend loopt de capaciteit terug naar 40 treinen per dag;
- vanaf april 2016: gedurende een half jaar loopt de capaciteit terug naar 40 treinen per dag;
- vanaf 2017 – 2022: één week per maand loopt de capaciteit terug naar 25 treinen per dag. In de overige drie weken per maand zijn er geen capaciteitsbeperkingen. Daarnaast zal vanaf 2017 een aantal weekenden geen of beperkte capaciteit beschikbaar zijn.

De her-routering van de goederenstromen gedurende de bovenstaande perioden, samen met het beter benutten van de spoorcapaciteit, zijn de essentiële onderdelen van het maatregelenpakket. Goederenvervoerders zullen door her-routering gebruik moeten gaan maken van de grensovergangen Venlo en Oldenzaal. Het gebruik van de grensovergang Venlo betekent voor Dordrecht dat er perioden zijn waarin het aantal goederentreinen dat per dag de stad passeert stijgt met circa 60 ten opzichte van de huidige situatie.

De door het Rijk gedane onderzoeken laten zien dat deze stijging te realiseren is binnen de bestaande wettelijke kaders voor geluid en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Om dit te bewerkstelligen moet het aandeel "stille" goederentreinen verder stijgen naar 50% en de Betuweroute maximaal gebruikt worden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De samenwerkende gemeenten en provincies zullen dit uitgangspunt gedurende de bouwfase van het derde spoor in overleg met ProRail monitoren.

Ondanks het feit dat wordt voldaan aan de wettelijk bepaalde geluidproductieplafonds zullen omwonenden van het spoor, in de weken dat er sprake is van capaciteitsbeperking op de Betuweroute, het verhoogd spoorgebruik merkbaar ervaren in de vorm van extra geluid en trillingen.

#### *Basisnet*

Sinds november 2013 heeft ProRail in opdracht van het ministerie van I&M gewerkt aan het opstellen van een pakket spoormaatregelen die de veiligheid in Dordrecht en Zwijndrecht moet verbeteren. De maatregelen richten zich op het verkleinen van de bots- en ontsporingrisico's. Zoals aangegeven in de raadsinformatiebrief van 22 juli 2014 (kenmerk SO/1249285 zijn de volgende maatregelen voorgesteld:

- de bouw van een zogenaamde ontsporinggeleiding in zowel de binnen als de buitenbocht ten oosten van het station Dordrecht; deze geleiding zorgt ervoor dat de ontspoorde trein het spoor blijft volgen en zo escalatie van het incident voorkomt;
- het saneren van een kruiswissels ter vermijding van conflictsituaties en het verminderen van de kans op ontsporing;
- het vervangen van vijf gewone wissels voor drie zogenaamde eiswissels en twee zogenaamde verzoekwissels; hiermee wordt het botsrisico verminderd;
- het invoeren van flankdekking op een groot aantal seinen; daarmee wordt het botsrisico verkleind doordat dat bij een roodseinpassage de trein die "groen" heeft automatisch stopt;

**Datum** 24 maart 2015  
**Ons kenmerk** SO/1390091

- een stelsel van kleinere maatregelen gericht op de zichtbaarheid van seinen en de aanleg van extra ATBv's. (Automatische trein beïnvloeding verbeterde versie.)

Op woensdag 12 november 2014 hebben de gemeenten Dordrecht, Zwijndrecht en het ministerie van I&M gezamenlijk een verklaring ondertekend die de uitvoering van bovengenoemde veiligheidsmaatregelen bekrachtigd. Dit tekenmoment markeert het begin van het einde van een lang proces dat heeft geleid tot het tot stand komen van het Basisnet transport gevaarlijke stoffen waarmee een aanzienlijke verbetering van de veiligheidssituatie in de stad is bewerkstelligd (met circa 50% ten opzichte van 2010). Momenteel worden de maatregelen in detail door ProRail ontworpen en de uitvoering ingepast in de toekomstige dienstregeling.

Toch laat het incident in Tilburg van 6 maart jl., waar een personentrein op een goederentrein botste, zien dat de aandacht voor spoorveiligheid voor als nog niet kan verslappen. Op initiatief van de gemeente Tilburg hebben de, in de taskforce Brabante route samenwerkende gemeenten en provincies (waaronder Dordrecht en Zwijndrecht), per brief aangedrongen aanvullende veiligheidsmaatregelen.

Op 20 maart jl. heeft een bestuurlijke delegatie van de provincie Noord Brabant en gemeenten aan de Brabante route in het kader van de aanleg derde spoor in Duitsland wederom overleg gehad met het ministerie van Infrastructuur en Milieu. In dit overleg is het spoorincident in Tilburg in relatie tot het de komende buitendienststellingen van de Betuweroute aan de orde geweest. Afgesproken is dat de restcapaciteit van de Betuweroute maximaal wordt gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en dat het ministerie van I&M gaat bekijken of alle seinen op de Brabante route kunnen worden voorzien van ATBv's.

#### *Intercitykwaliteit*

Een klein jaar terug bood de staatssecretaris het conceptontwerp van de vervoerconcessie 2015 - 2025 aan de Tweede Kamer aan. Een belangrijk onderdeel van deze concessie is dat de HSL-Zuid wordt geïntegreerd in het binnenlands vervoer. Hierdoor ontstaat de situatie dat tussen twee naastgelegen intercitystations Dordrecht en Breda, de NS niet verplicht wordt ook Intercitykwaliteit te rijden. In de brandbrief (bijlage 1) van 5 juni 2014 heeft Dordrecht in samenwerking met de Drechtsteden er bij de Tweede Kamer voor gepleit een evenwichtige bediening te rijden tussen de HSL-Zuid infrastructuur en de bestaande lijnen via Dordrecht.

Eind juni 2014 stond in de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu het concept vervoer- en beheersplan 2015 - 2025 geagendeerd. Verschillende Kamerleden stelde bij de behandeling, naar aanleiding van de brandbrief, vragen over de Intercitykwaliteit op Brabant. Staatssecretaris Mansveld antwoordde hierop dat "de NS ernaar streeft om naast de bestaande sprinterverbindingen tussen Dordrecht en Breda minimaal één verbinding per uur met de intercity te realiseren". In de uitvoering bestaan hiervoor verschillende opties. Wat de aansluiting van Dordrecht betreft wil de Staatssecretaris op hoofdlijnen sturen. Op 30 juni 2014 bevestigde zij deze lijn schriftelijk aan de Tweede Kamer (bijlage 2).

In het najaar van 2014 heeft NS gestudeerd op de ontwerp dienstregeling voor 2016. De wens van NS was om al per december 2015 onderdelen van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) in te passen waaronder het benutten van HSL-zuid met de lijn Den Haag – Eindhoven. In januari 2015 heeft de NS de beslissing genomen deze Pre-PHS maatregelen nog niet per december 2015 door te voeren (bijlage 3), maar een jaar uit te stellen. In december 2016 wordt er dan wel een grote aanpassing van de dienstregeling doorgevoerd (diverse lijnen kwartier- of

**Datum** 24 maart 2015  
**Ons kenmerk** SO/1390091

tienminuten frequenties, inclusief het verder benutten van HSL-Zuid om Dordrecht heen).

Als stad hebben we de toezegging dat er een Intercity op Breda blijft rijden. Er is echter nog geen besluit over de kwaliteit van deze verbinding. De inzet is en blijft het komend jaar erop gericht dat er een kwalitatief goede doorvertaling plaatsvindt naar de dienstregeling december 2016. Tevens wordt erop ingezet dat na de in het kader van PHS op de Brabantroute getroffen capaciteit verruimende maatregelen, waaronder de aanleg van de boog bij Meteren, ook Dordrecht hiervan profiteert in de vorm van Intercitykwaliteit die recht doet aan de (economische) positie van deze stad.

#### **Kosten en dekking**

De uitvoering van de maatregelen aan het spoor vinden plaats in opdracht van het ministerie van I&M en worden bekostigd door het ministerie. De inzet voor lobby en begeleiding van de uitvoering van maatregelen worden bekostigd vanuit de exploitatie van Stadsontwikkeling.

#### **Communicatie en inclusief beleid**

Omdat de capaciteitsreductie van de Betuweroute naar verwachting niet ongemerkt aan de inwoners van Dordrecht voorbij zal gaan wordt er samen met I&M en ProRail en alle aan de Brabantroute gelegen gemeenten een communicatiestrategie opgesteld. Voorafgaand aan perioden van capaciteitsreductie zullen omwonenden geïnformeerd worden over de werkzaamheden op de Betuweroute en de door ProRail, I&M en vervoerders getroffen maatregelen.

#### **Vervolg en evaluatie**

Zoals geschetst staat Dordrecht aan het begin van een periode van veel merkbare veranderingen aan en op het spoor. Een deel van deze veranderingen zijn van tijdelijke aard en er op gericht om in de toekomst minder goederentransport de stad te laten passeren en/of de veiligheid in de stad te vergroten. Komende wijzigingen in de dienstregeling hebben een meer permanent karakter. Omdat op dit moment niet alle details duidelijk zijn zullen wij uw raad in de tweede helft van 2015 over de verdere ontwikkelingen op en rond het spoor informeren.

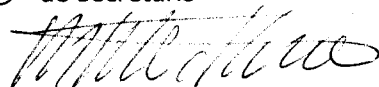
#### **Bijlagen**

Bijlage 1: Brandbrief IC kwaliteit;  
Bijlage 2: Toezeggingen HSL zuid 30062014;  
Bijlage 3: Brief aan Staatssecretaris DRGL 2016.

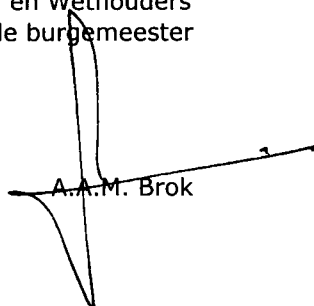
Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

(S)

Het college van Burgemeester en Wethouders  
de secretaris de burgemeester



M.M. van der Kraan



A.A.M. Brok