

# Onveiligheid spoor Dordrecht en Zwijndrecht onaanvaardbaar groot

Bijgedragen door A M  
donderdag 04 februari 2010

DORDRECHT/ZWIJNDRECHT - Ondanks de veiligheidswinst van het basisnet spoor blijft de onveiligheid door vervoer gevaarlijke stoffen per spoor voor Dordrecht en Zwijndrecht onaanvaardbaar groot.

Burgemeester Scholten van Zwijndrecht en wethouder Van Steensel van Dordrecht presenteerden de vaste kamercommissie van Verkeer en Waterstaat dinsdag 2 februari oplossingen voor de korte en langere termijn om de risico's drastisch te verlagen.

Daarnaast boden zij de commissie een petitie aan waarin zij voor de overgangperiode afspraken vragen over de hoogte van de overschrijding van de veiligheidsnorm, over de consequenties van de overschrijding en over de route naar een oplossing.

Korte en langere termijn maatregelen

Zwijndrecht en Dordrecht zijn blij met de veiligheidswinst die het basisnet inclusief het BLEVE vrij rijden (zeer brandbare vloeistoffen en brandbare gassen niet meer direct achter elkaar in één trein) biedt. De veiligheidsproblematiek voor Zwijndrecht en Dordrecht wordt er echter niet door opgelost.

Het ontwerp voor het basisnet spoor laat zien dat in Dordrecht en Zwijndrecht het groepsrisico zakt van maximaal 53 nu naar tussen de 6 en 15 maal bij invoering van het basisnet. Het groepsrisico - gedefinieerd als een oriëntatiewaarde - mag mits gemotiveerd en bestuurlijk afgewogen worden overschreden. De overschrijdingen blijven echter dermate hoog dat deze bestuurlijke afweging niet mogelijk is. Het gevolg hiervan is dat in grote delen van Zwijndrecht en Dordrecht stedelijke vernieuwing onmogelijk is.

Omdat ook een verdere groei van het transport van gevaarlijke stoffen wordt verwacht, blijven Dordrecht en Zwijndrecht het grootste veiligheidsknelpunt in het spoornetwerk. Daarom willen Dordrecht en Zwijndrecht een duurzame oplossing voor het spoorvervoer tussen de Drechtsteden en België/ Zuidwest Nederland zoals:

- \* het nog beter benutten van de Betuweroute door de aanleg van een zuid-west boog bij Meteren zoals in het project Hoogfrequent Spoor is onderzocht.
- \* De aanleg van nieuwe infrastructuur op de as Rotterdam Antwerpen in de vorm van een spoortunnel goederenvervoer.

En voor de korte termijn het treffen van extra technische maatregelen zoals:

- \* de aanleg van veiligere wissels
- \* hotbox detectie (meten van o.a. temperatuur van passerend materieel).

Spoortunnel goederenvervoer

Vanaf 2020 laten studies zien dat het goederenvervoer per spoor, waaronder het vervoer van gevaarlijke stoffen, met 30 tot 80% zal stijgen ten opzichte van 2020. Groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de grenzen van het basisnet is in Zwijndrecht en Dordrecht niet mogelijk.

Op de lange termijn zijn Dordrecht en Zwijndrecht maar ook de haven van Rotterdam het meest gebaat bij een goederenspoorlijn die niet door de stedelijke omgeving rijdt. Eerder onderzoek heeft aangetoond dat dit, vanwege de ligging van Kijfhoek, alleen bereikt kan worden door middel van een spoortunnel uitsluitend voor goederenvervoer.

Het tunneltracé zou dan zoveel mogelijk parallel aan de A16 komen te liggen. Het personenvervoer blijft het huidige tracé gebruiken. Zwijndrecht en Dordrecht hebben een eerste onderzoek gedaan naar de technische en financiële consequenties van een dergelijke oplossing.

De belangrijkste conclusies van het onderzoek zijn:

- \* Een apart spoortracé voor goederenvervoer door middel van een bypass in een tunnel-uitvoering onder de Oude Maas is technisch haalbaar.
- \* De volledige ondergrondse variant heeft voor wat betreft de omgevingsveiligheid, impact op de omgeving en robuustheid/duurzaamheid de voorkeur;
- \* De investeringskosten voor de volledig ondergrondse variant bedragen &euro;1270 miljoen. De goedkoopste variant (die zo lang mogelijk bovengronds blijft) kost ca. &euro; 40 miljoen minder. Op het investeringsbedrag is dit verschil dermate gering dat andere aspecten, zoals veiligheid, beperkte impact op de omgeving en robuustheid/duurzaamheid, voor de Drechtsteden van groter belang zijn;

Voordelen van deze duurzame lange termijn oplossing zijn:

- \* Een optimale veiligheidssituatie voor de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht

\* De mogelijkheid om langs dit tracé intensief te bouwen doordat de veiligheidsproblematiek wegvalt en de geluidshinder afneemt met als resultaat minder druk op de schaarse groene ruimte

Een robuuste spoorontsluiting voor de Rotterdamse haven waarmee een vrijwel onbeperkte aan- en afvoer van gevaarlijke stoffen per spoor wordt gegarandeerd.