



gemeente **Oosterhout**

Aan de fractie van D66

Datum	Uw kenmerk	Zaaknummer	In behandeling bij
11-07-2023		1019065	Team Buiten Beleid

Onderwerp

Beantwoording art. 39-vragen fractie D66 d.d. 16 mei 2023

Geachte heer T. van Kuijk,

Op 16 mei 2023 hebt u namens de fractie van D66 artikel 39-vragen gesteld. Hieronder treft u de beantwoording van de vragen aan samengevoegd met uw vragen.

Gelet op het gestelde in artikel 39 van het Reglement van orde voor de vergadering van de gemeenteraad van Oosterhout stellen wij het volgende aan de orde:

Gelet op de recente ongevallen op het spoor, de gevreesde explosieve toename van het vrachtvervoer over het spoor via de Brabantlijn, het aandeel van 10% van gevaarlijke stoffen van het goederenvervoer daarin, is de vraag aan wethouder Piena of de gemeente Oosterhout en de veiligheids regio voor de dorpskern Dorst beschikken over een calamiteitenplan.

Door de beperkte ontsluiting van Dorst moet in geval van een calamiteit rekening worden gehouden met snel verstopte vluchtroutes.

D66 heeft daarover de volgende vragen voor het college:

1. Zijn er bijvoorbeeld draaiboeken aanwezig in geval van bijvoorbeeld vrijkomende chloorgassen, LNG of andere reactieve stoffen?

Antwoord:

Voor het bestrijden van calamiteiten werken de Veiligheidsregio's (brandweer, GHOR en politie) met specifiek op een type calamiteit toegesneden actuele protocollen die continu worden bijgesteld op basis van nieuwe inzichten, ervaringen en werkwijzen, in de regio, het land of internationaal. Daardoor kunnen Veiligheidsregio's elkaar ook bijstaan bij grotere calamiteiten of specialistische taken.

2. Zijn bij het bestaan van een dergelijk calamiteitenplan hier ook al oefeningen mee gedaan en zo ja wanneer, zoneen waarom niet?

Wij verzoeken u om bij communicatie rondom deze zaak het zaaknummer: 1007125 te vermelden.

Antwoord:

De Veiligheidsregio traint op de meest voorkomende type calamiteiten zeer frequent en zoveel mogelijk overeen komend met de werkelijkheid. Afhankelijk van het type calamiteit worden daar specialisten voor ingezet, wordt de organisatiestructuur en communicatiestructuur getest. Dat gebeurt op locatie waar dat kan of waar een calamiteit kan worden nagebootst. Daarnaast worden calamiteiten in de regio, het land of internationaal geëvalueerd om daar van te leren.

3. Wat betreft de veiligheid van de overgang is in 2022 aangegeven dat er overleg zou plaatsvinden met Railion over de verbreding van de overgang Spoorstraat Dorst. Destijds is aangegeven dat de door Railion opgevoerde meerkosten te maken hadden met gedeelde inkomsten in verband met het niet kunnen uitvoeren van de diesntregeling ten tijde van de aanpassingswerkzaamheden. Dit overleg zou leiden tot een datum vaststelling. Is er door de wethouder nader overlegd met Railion om te komen tot een vaststelling van de planning?

Antwoord:

De gemeente heeft regelmatig overleg of contact met ProRail, de spoorwegbeheerder, waaronder ook over het verbeteren van de oversteekbaarheid voor met name langzaam verkeer van de spoorwegovergang in de Spoorstraat. Er is enige tijd onduidelijkheid geweest over vooral de planning en kosten. Zoals u bekend kan zijn heeft het college enkele maanden geleden ProRail verzocht om duidelijkheid te geven over de planning en de kosten. De directie van ProRail heeft aangegeven dat naar verwachting in mei 2024, tijdens de treinvrijeperiode vanwege de spoorwerkzaamheden in Tilburg, de spoorwegovergang zal worden verbreed. De bijdrage van de gemeente past bij het beschikbare budget.

4. Op diverse plaatsen in Nederland wordt gebruik gemaakt van Europese subsidies om onderzoeken te doen naar onderdoorgangen van spoor. Zeker op het hoogfrequent spoor wat de Brabantlijn is, zou een ongelijkvloerse kruising voor de veiligheid, leefbaarheid en verkeersdoorstroming een enorme verbetering zijn. Is de wethouder bekend met deze regelingen en mogen we erop vertrouwen dat de haalbaarheid van ondertunneling onderzocht wordt?

Antwoord:

Ja. Het college ziet op dit moment geen aanleiding om een onderzoek te laten doen naar een tunnel in de Spoorstraat/Wethouder van Dijklaan of elders onder de spoorweg in Dorst. De reden daarvan is dat de twee spoorwegovergangen, zeker met de verdere verbetering voor voetgangers bij de overweg in de Spoorstraat, veilig zijn. De gevolgen zijn ook zeer groot. Allereerst zou dat in de Spoorstraat, vanwege het noodzakelijke ruimtegebruik (o.a. ook voor de bouw), betekenen dat een groot aantal woningen nabij de weg zouden moeten verdwijnen. Bij onderdoorgangen zouden nieuwe wegen moeten worden aangelegd door of langs natuurgebied. Het ministerie heeft al geruime tijd het beleid om spoorwegovergangen de komende tiental jaren verder te verminderen, met name op drukke spoorwegen. In dat kader kan in de toekomst dat ooit aan de orde komen. Ook is bekend uit andere openbare dossiers dat de kosten van ondertunneling zeer hoog zullen zijn en niet in verhouding tot het verbeteren van de veiligheid. Tevens wordt erop gewezen dat de route van Dorst naar Oosterhout is ingericht met veel verkeersdrempels, waardoor het geen aantrekkelijke route is voor motorvoertuigen en de groei beperkt is. Daarvoor kan de Rijksweg A27 worden gebruikt. Het college ziet daarom geen aanleiding in de veiligheidssituatie om het proces voor die ingrijpende maatregel te starten. Daarnaast wordt momenteel de spoorovergang bij Rijen ondertunneld. Na ondertunneling is de route Vijfeiken - Oosterhoutseweg via Rijen naar de Rijksweg een onbelemmerde, veilige verbinding van Oosterhout naar de Rijksweg en eventueel Dorst.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Oosterhout

, burgemeester,

, secretaris.