

Rapport: Onderzoek naar risico's en kansen op de spoorwegen rond Venlo (SP Venlo, sept 2019).

In dit onderzoeksrapport staan een aantal punten die niet juist zijn en/of gebaseerd zijn op misverstanden. Hierbij de reactie van ProRail op dit onderzoeksrapport.

1. (Blz 9): Niet beveiligd zijn vier geëlektrificeerde sporen en zes niet geëlektrificeerde waarop deze laatste ook geen seinen hebben.

Dit is niet juist, álle sporen in Venlo zijn beveiligd. Er is op het emplacement wel een verschil tussen 'centraal bediend gebied (CBG)' en 'niet centraal bediend gebied (NCBG)' maar dat zegt iets over de wijze van bediening (centraal vanuit de VL Post in Eindhoven of lokaal in Venlo). De 'B' in deze afkorting staat niet voor 'beveiliging'.

2. (Blz 11): ProRail geeft dit op neutrale wijze weer maar zal zonder twijfel ingenomen zijn met het feit dat de staatssecretaris de risicoplafonds (maximale aantallen) op het spoor wil verhogen zodat er geen sprake meer is van overschrijdingen in omvang van vervoer.

De risicoplafonds zijn géén maximale aantallen. De risicoplafonds geven aan hoe groot de (verwachte) risico's zijn in het gebied parallel aan de transportroutes. De risicoplafonds (risicocontouren) zijn gebaseerd op de verwachte vervoersomvang + de aanwezige spoorinfrastructuur + de statistisch kans dat er een incident optreedt waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen.

3. (Blz 12): Echter handhaaft de gemeente niet vanwege de uitspraken van de staatssecretaris dat risicoplafonds verhoogd zullen worden.

De gemeente heeft niet de bevoegdheid om te handhaven op Basisnet, want die bevoegdheid ligt bij de Minister.

4. (Blz 12): De overheid hanteert een zogenaamd plaatsgebonden risico, een zogenaamd PR. De meest gebruikte norm in deze is PR 10-6. Binnen die contour waar dit risico aanwezig is mogen bijvoorbeeld geen kwetsbare objecten als ziekenhuizen of kinderopvang staan.

Ziekenhuizen of kinderopvang zijn verkeerde voorbeelden van 'kwetsbare objecten', dit zijn namelijk 'zeer kwetsbare objecten'. Woningen zijn wel voorbeelden van 'kwetsbare objecten'.

5. (Blz 12): Waar het plaatsgebonden risico uitgaat van de kans van overlijden van 1 persoon ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen gaat het groepsrisico uit van overlijden van groepen mensen ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Hierbij gebruikt men ook weleens de term PR 10-7 of PR 10-8. Kortom, hoe hoger het volgcijfer achter de 10 in deze des te meer kans van risico voor groepen mensen.

De 3 risicoplafonds in Basisnet (PR 10-6, PR 10-7 en PR 10-8) zijn allemaal plaatsgebonden risico's. Hoe hoger het cijfer achter de 10, des te kleiner is het risico. Het groepsrisico (GR) is geen onderdeel van de risicoplafonds van Basisnet. Het groepsrisico wordt berekend én verantwoord door de gemeente bij nieuwe RO-plannen langs transportroutes met gevaarlijke stoffen.

6. (Blz 12): Het middel om bij de inrichting van de openbare ruimte rekening te houden met kwetsbare en risicovolle objecten wordt door de Rijksoverheid gebruikt om risico's weg te redeneren. Het groepsrisico geeft een te omvangrijke overschrijding van stoffen dus gaat met terug naar het plaatsgebonden risico 10-6 waardoor er nauwelijks overschrijdingen zijn. Er verandert derhalve niets qua aantallen vervoerde ketelwagens, maar ineens valt men wel binnen de risicoplafonds.

In deze alinea worden plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) en wanneer welke berekening wordt uitgevoerd, volledig door elkaar gehaald. Er is ook geen sprake van dat de Rijksoverheid risico's probeert weg te redeneren.

De PR10-6, PR10-7, PR10-8 risicoplafonds in Basisnet, geven aan hoe groot de respectievelijke risico's zijn veroorzaakt door het transport. De risicoplafonds zijn géén veiligheidsnormen. Op het gebied van externe veiligheid bestaat in NL wel een veiligheidsnorm, namelijk dat 'de PR 10-6 contour niet over kwetsbare objecten mag liggen'. Aan die veiligheidsnorm wordt overal voldaan, óók langs de trajecten waar overschrijdingen van de risicoplafonds zijn.

Het groepsrisico wordt berekend bij RO-projecten, in deze GR-berekening wordt rekening gehouden met het risico van het vervoer én het aantal (nieuwe) inwoners in het betreffende gebied. De gemeente (of RO-ontwikkelaar) maakt een GR-berekening en moet deze verantwoorden. Er bestaat geen wettelijke norm voor de hoogte van het GR, soms heeft een gemeente daarvoor wel een norm vastgelegd in haar gemeentebestuur.

7. (Blz 13): Maatregelen die de overheid en ProRail genomen hebben zijn bijvoorbeeld slimme camera's, hotboxen en Blevé-vrij rijden (zie pagina 18 en 19). De beoordeling van de risico's is dus de beoordeling van het zogenaamde netto risico. Het risico dat overblijft na inzet van beheersmaatregelen zoals het afwegen van alternatieven.

‘Slimme camera’s’ zijn geen veiligheidsmaatregelen die het rekenkundige risico reduceren. Dat geldt wel voor hotbox en Blevvrij rijden. De beoordeling van het risico gaat inderdaad om het zogenaamde ‘restrisiko’, dat is namelijk het risico dat er feitelijk nog is.

8. (Blz 15): De ligging van het emplacement en rangeerterrein dicht op de binnenstad levert vanzelfsprekend risico's op. Juist het feit dat, **als bijna uitzondering in Nederland**, ammoniak over de Maaslijn tot in hartje Venlo mag worden vervoerd levert risico's op.

Ammoniak wordt niet als “bijna uitzondering” alleen door Venlo vervoerd. Het wordt over de hele Brabantroute vervoerd tot aan de Rotterdamse Haven.

9. (Blz 17): Daarnaast zijn er vervoerders **die ketelwagens ook gebruiken als opslagmiddel**. Immers, zolang het gevaarlijke goedje op de rails staat moet het voldoen aan de RID (reglement betreffende het internationaal spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen). Terwijl er op locatie van productie mogelijk beperkingen zijn voor opslag vanwege lokale regelgeving. **Dit oneigenlijke gebruik van deze locatie** zou door de gemeente natuurlijk tegengegaan moeten worden.

In deze alinea wordt gesuggereerd dat vervoerders hun goederen opslaan in ketelwagens op een emplacement om daarmee lokale regelgeving op het bedrijventerrein te ontlopen. Dat is een bijzondere uitspraak want de voorschriften op een bedrijventerrein richten zich tot de verlader en het RID richt zich tot de vervoerder. Wij herkennen niet dat dit om de genoemde redenen op emplacement Venlo plaatsvindt. We kwalificeren het als zware beschuldigingen richting vervoerders en verladers, dus daar zou stevig bewijs voor moeten zijn.

10. (Blz 18): Indien een dergelijke wagon in een brand komt te staan warmt de buitenzijde van de wagon logischerwijze op. Hierdoor neemt de druk in de wagon toe. **De veiligheidsventielen** zullen de oplopende druk afblazen waardoor het vloeistofniveau in de tank daalt.

Spoorketelwagens waarin brandbare gassen onder druk worden vervoerd, hebben geen veiligheidsventielen. De constructie van de ketelwagen is dusdanig sterk dat deze bestand zou moeten zijn tegen de eventueel oplopende druk.

11. (Blz19): Men werkt met Blevvrij rijden waarbij wagons die mogelijk problemen veroorzaken bij een brand achter wagons gekoppeld zijn die geen of een minder brandbare lading vervoeren. **De resultaten van deze manier van vervoer lijkt echter nog niet goed onderzocht. Ook de mate waarin de samenstellers van treinen zich eraan houden is lastig te duiden.**

Iedere goederentrein die in NL rijdt wordt door ProRail getoetst aan het ‘warme-BLEVE-convenant’. De uiteindelijke resultaten van deze toetsing

worden jaarlijks gepubliceerd door het Ministerie op de website van InfoMil. Dus de resultaten zijn juist heel exact bekend, en dat geldt dus ook voor de mate waaraan de samenstellers van de treinen zich eraan houden.

12.(Blz 24): Conclusies

- Conclusie 2: Dit gaat over onbeveiligde sporen, maar deze bestaan niet in Venlo.
- Conclusie 5: Hier wordt gesuggereerd dat de aanwezige spoorweginfrastructuur in Venlo stamt uit de late negentiende eeuw. Dat is (uiteraard) verre van juist. Misschien dat hier de geografische ligging van het emplacement wordt bedoeld, maar dat is iets anders.
- Conclusie 6: De gemeente (het college) is niet het bevoegd gezag voor Basisnet, wel voor de omgevingsvergunning milieu van het emplacement. De omgevingsvergunning milieu gaat alleen over de vergunningplichtige activiteiten die op het emplacement plaatsvinden en niet over de doorgaande stroom.