



Aan: **ProRail**

Van: **Fractie EENLokaal**  
**Leon van den Beucken**

Betreft: **DEEL II Technische vragen over giftreinen, rangers, doorvoer en risico's voor onze inwoners**

Belfeld **13 September 2019**

**Onderwerp: DEEL II GIFTREINEN, RANGEREN, DOORVOER EN RISICO (MANAGEMENT) VOOR ONZE INWONERS**

**Vervolg van de vragen aan ProRail DEEL II**

In Raadsinformatiebrief 123 Strategische Infradossiers (november 2018) kunnen we lezen op bladzijde 10:

*“Kamerbrief voortgang spoorgoederenvervoer en Betuweroute*

Op 22 juni 2018 heeft staatssecretaris Van Veldhoven een kamerbrief naar de Tweede Kamer gestuurd met de stand van zaken van de Betuweroute. De belangrijkste punten zijn:

- De vergunningverlening in Duitsland boekt voortgang, maar dit leidt nog niet tot een versnelling in het tempo van bouwwerkzaamheden;
- ProRail is momenteel bezig met de uitwerking van de elektrificatie- en beveiligingsmaatregelen op het tracé Heerlen-Aken. Deze zijn eind 2019 afgerond. Vanaf dan kunnen goederentreinen ook deels worden omgeleid via Heerlen.”

**Vraag 48**

**Wat is de status van de maatregelen op het traject Heerlen-Aken?**

**Vraag 49**

**Wat betekent dit voor Venlo, voor zowel goederentreinen in het algemeen als de giftreinen?**

Omroep Venlo geeft op 27 juni 2019 aan:

“I en W zegt te werken aan oplossingen om de overschrijdingen tegen te gaan. 'Inzet is het stimuleren van gebruik van de Betuweroute en het samenbrengen van productie en verwerking van een stof, zoals bij chloor, waardoor het vervoer van deze stof niet langer nodig is. Daarnaast stimuleren we vervoer via andere manieren – zoals per binnenvaart of buisleiding. Daarbij blijven we er uiteraard op toezien dat de veiligheid niet in het geding is.' Het streven is om voor de zomer van 2020 met oplossingen te komen.”

**Vraag 50**

**Welke oplossingen zijn er – volgens ProRail – te verwachten?**

**Vraag 51**

**Wat betekent dit voor de veiligheid van onze inwoners?**

In de genoemde RIB de volgende passage:

*“ProRail-Analyse vervoersstromen 2017*

Op verzoek van Min IenW heeft ProRail een analyse van Basisnet 2017 uitgevoerd. In deze

analyse (kamerbrief d.d. 26 april 2018) heeft ProRail gekeken naar de omvang en samenstelling van het vervoer van gevaarlijke stoffen op de Betuweroute, Brabanneroute en Bentheimeroute.

De voor Venlo relevante conclusies zijn:

- Het totale vervoer van gevaarlijk stoffen is in 2017 met 6% afgenomen ten opzichte van 2016;”

#### **Vraag 52**

**Hoe kan het dat er hier gesproken wordt over een afname van 6% van het totale vervoer van gevaarlijke stoffen en dat er in 2018 een zeesvoud van het toegestane vervoer van gevaarlijke stoffen plaats heeft gevonden?**

Over de aanpak van het Basisnet:

- Voorbereiden aanpassing van de risicoplafonds Min. lenW wil samen met decentrale overheden en de sector toewerken naar plafonds die (binnen de kaders van veiligheid en de ruimtelijk ordeningsopgave) beter rekening houden met de ontwikkelingen in de vervoermarkt (van sturingsplafonds naar echte risicoplafonds).

Een zin valt op: n.l. **VAN STURINGSPLAFONDS NAAR ECHTE RISICOPRAFONDS**

#### **Vraag 53**

**Betekent dat nu dat er eigenlijk helemaal niet goed met risico's rekening gehouden wordt, m.a.w. dat men nu gewoon veel te veel risico neemt?**

Directeur Kruik van ProRail komt in de zomer van dit jaar met het bericht dat de goederentreinen 740 lang kunnen gaan worden. Hij geeft aan in SpoorPro:

“De afgelopen maanden heb ik mijzelf ondergedompeld in het spoorgoederenvervoer. Ik heb meegereden met goederentreinen en gesproken met mensen uit de sector.”

De heer Kruik zit ook in de Logistieke Alliantie en hij zegt “Voor mij is het van het hoogste belang dat we de welvaart in Nederland stimuleren. Logistiek en daarmee ook het spoor is cruciaal voor de welvaart in Nederland”.

<https://www.spoorpro.nl/goederenvervoer/2019/06/20/lange-goederentreinen-rijden-vanaf-2020-over-grensovergang-venlo/?gdpr=accept>

Sturen op risico lijkt iets anders dan sturen op basis van bijvoorbeeld economische vraag of economische noodzaak. Dit komt ook weer voort op basis van de zorgen die de zin “van sturingsplafonds naar echte risicoplafonds”

#### **Vraag 54**

**Mede afgaande op de uitspraken van de directeur van ProRail over langere treinen, zijn de sturingsplafonds kneedbaar en rekbaar en gebaseerd op, en afhankelijk van andere zaken, zoals economische motieven?**

#### **Vraag 55**

**Waarom worden die sturingsplafonds niet onmiddellijk of op zeer korte termijn vervangen door echte risicoplafonds?**

#### **Vraag 56**

**Zijn deze sturingsplafonds te beschouwen als een instrument om met de lacunes in wetgeving flexibel en lenig om te gaan?**

