



Aan: **ProRail**

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

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

Belfeld **9 September 2019**

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

Op 4 januari 2019 [botste een Duitse locomotief](#) met 40 km/uur tegen een stootblok en er werd zelfs een gasleiding geraakt. ProRail gaf aan dat er geen beveiliging is en dat de verantwoordelijkheid bij de machinist ligt bij het rangeren. Dit leidde tot vragen (EENLokaal)

*Antwoord op een van de vragen van januari 2019:*

*ProRail is vanwege de verplichtingen van de beheerconcessie verantwoordelijk voor de veilige afwikkeling van het treinverkeer op het emplacement. De treindienstleider is expliciet verantwoordelijk voor de verkeersleiding inclusief het rangeren. Binnen het emplacement wordt onderscheid gemaakt tussen het Centraal Bediend Gebied (CBG) en het Niet-Centraal Bediend Gebied (NCBG). Binnen het Centraal Bediend Gebied van het emplacement (spoor 1 tot en met 16) bedient de treindienstleider van de verkeersleidingpost van ProRail de wissels en seinen. De wissels binnen dit CBG-gebied zijn voorzien van seinen die allemaal beveiligd zijn met het A TB-wsysteem. Dit ATB-w grijpt automatisch in wanneer de machinist een rood sein negeert. In het overige Niet-Centraal Bediend Gebied van het emplacement (spoor 17 tot en met 26), dat voornamelijk bestemd is voor het rangeren, rijdt de machinist/rangeerder (binnen tijdruimte slots) op zicht en bedient zelf de wissels. Hier geldt een maximumsnelheid van 40km/h en zijn er procedures om het Niet Centraal Bediende Gebied veilig in- en uit te rijden. De rangeerbewegingen vinden plaats onder verantwoordelijkheid van de treindienstleider.*

**Vraag 1**

**Wordt overwogen om de maximum snelheid van 40 km/u in het NCBG naar beneden bij te stellen en zo nee, waarom niet?**

*Antwoorden op een van de vragen van EENLokaal destijds, door het college Venlo*

*Er wordt gerangeerd met gevaarlijke stoffen op het emplacement van Venlo. Om de risico's hierbij te minimaliseren zijn maatregelen getroffen en is een aantal eisen gesteld in de vergunning voor ProRail:*

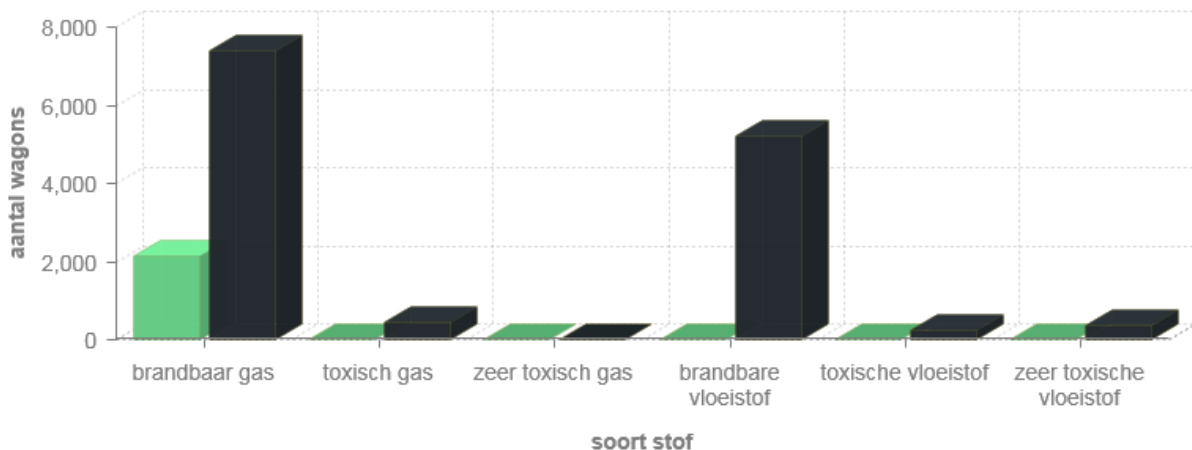
- *Het aantal wagons met gevaarlijke stoffen dat op het emplacement mag worden behandeld is gelimiteerd;*
- *Om domino-effecten te voorkomen zijn de sporen 7 en 8 specifiek ingericht en aangewezen voor de behandeling van treinen met wagons met brandbare gassen;*
- *Alle seinen (in het Centraal Bediende Gebied (CBG)) van het emplacement zijn voorzien van A TB-w dat het negeren van een stopsein voorkomt en daarmee de kans op een botsing verkleint;*
- *Er zijn voldoende blusmiddelen voorhanden.*

*Ondanks deze afspraken en maatregelen blijven er uiteraard altijd risico's bestaan*

## 13.661 wagons

In totaal mogen er 2.150 wagons met brandbaar gas over het traject Eindhoven-Venlo rijden. Alles bij elkaar rijden er 13.661 wagons naar Venlo, dat is ruim zes keer zoveel. Ook op het spooreplacement en het traject Venlo-Kaldenkerken worden meer brandbare vloeistoffen en zeer toxische gassen vervoerd dan is toegestaan.

**Goederenvervoer per spoor**  
traject Eindhoven - Venlo



**Bron OMROEP VENLO 27-6-2019**

### Vraag 2

Hoe is het antwoord dat het aantal wagons met gevaarlijke stoffen dat op het emplacement mag worden behandeld gelimiteerd is, te rijmen met het schokkende gegeven dat er een overschrijding van zes maal de toegestane hoeveelheid gevaarlijke stoffen heeft plaatsgevonden?

**M.A.W. HOE KAN HET DAT DE VEILIGHEID NIET IN HET GEDING IS TERWIJL ER ZESMAAL ZOVEEL GIFTREINEN PASSEREN DAN TOEGESTAAN? HOE PAST DIT IN DE "AFGESPROKEN RUIMTE"?**

### Vraag 3

Wat wordt onder "behandelen" verstaan?

*Op de NCBG rijdt de machinist op zicht en bedient zelf de wissels. Deze rangeerbewegingen in het NCBG maken ook deel uit van de verantwoordelijkheden van de treindienstleider*

### Vraag 4

In hoeverre vormt "behandelen" een groter risico dan het "transitoverkeer" van giftreinen?

### Vraag 5

Heeft de genoemde zesvoudige overschrijding volgens ProRail betrekking op de treinen die door Venlo rijdt, in Venlo behandeld wordt, of een optelsom van beiden?

### Vraag 6

Hoe heeft de treindienstleider dan vat op en overzicht van de bewegingen in het NCBG ?

*Antwoord op eerdere vragen door het college Venlo:*

*"Er zijn veiligheidsmaatregelen en afspraken met ProRail over welke stoffen wel of niet via Venlo mogen worden vervoerd. Deze bepalen wat er wel en niet gebeurt op het emplacement, en zo ja in welke (maximale) frequentie. De afspraken daarover houden onder andere in dat de gemeente Venlo op*

afgesproken momenten overzichten krijgt van ProRail over wat er zich afspeelt op het emplacement voor wat betreft gevaarlijke stoffen. Wij constateren dat tot op heden alles conform de afgegeven vergunning gebeurt.

#### **Vraag 7**

**We lezen in de beantwoording over de afspraken welke stoffen zijn toegestaan, maar wat zijn de afspraken over de hoeveelheden ketelwagons of de toegestane hoeveelheden gevaarlijke (giftige/brandbare) stoffen en hoe verhoudt zich dat tot het bericht dat er zesmaal een overschrijding is van de toegestane hoeveelheid gevaarlijke stoffen?**

*“Op landelijk niveau worden plannen uitgevoerd om de regelgeving voor emplacementen onder één noemer te brengen, de staatssecretaris wacht op de eindrapportage hiervan”*

#### **Vraag 8**

**Betekent dit dan dat op het ene emplacement andere risico's voor inwoners als acceptabel worden geacht of andere risicoplafonds in acht worden genomen?**

De beantwoording van deze bovenstaande vraag is geweest begin 2019.

#### **Vraag 9**

**Wat is de status van de eindrapportage inzake het “onder één noemer brengen van de regelgeving voor spoorwegemplacementen”?**

#### **Vraag 10**

**Welke gevolgen kan een eventueel aangepaste wetgeving als gevolg van de rapportage hebben voor het spooreplacement en de inwoners van Venlo?**

In een artikel van Omroep Venlo van 1 augustus “Ongeval spoor 19 legt blinde vlek bloot”

<https://omroepvenlo.nl/nieuws/artikel/ongeval-spoor-19-legt-blinde-vlek-bloot>

De hieronder staande passage.

*Op vragen van Omroep Venlo laat de ILT weten dat de treindienstleider van ProRail de trein vergeten was aan te melden in het informatiesysteem. En het is wel belangrijk dat dit gebeurt. ‘Hulpdiensten hebben deze informatie nodig bij een incident’, zegt een woordvoerder van de ILT.*

#### ***Belangrijke informatie***

*Gebeurt dit niet, zoals deze week het geval was, dan ontbreekt er informatie bij een incident. Gevolg daarvan, zegt de woordvoerder, kan zijn ‘dat daardoor niet de juiste strategie gevolgd wordt om het incident te bestrijden’.*

*De vier wagons met gevaarlijke stoffen bevatten volgens de ILT verf, reinigingsmiddelen en een middel om de groei van gewassen te stimuleren. ‘Ze zijn zeer brandbaar, bijtend en gevaarlijk voor het milieu.’ Zulke treinen blijven de komende jaren ook over de onbeveiligde sporen rijden. Want geld om die sporen op het beveiligingssysteem aan te sluiten is er zoals gezegd niet. ‘Voor nu blijft het dus nog het is’, zegt de woordvoerder van ProRail.*

ILT = Inspectie Leefomgeving en Transport

Het college geeft aan bij de beantwoording van de meest recente artikel 44 vragen van EENLokaal:

*“Een van de beoogde maatregelen is het opnemen van de sporen 17 t/m 26 in het Centraal Bediende Gebied (CBG). Bij de realisatie van deze maatregel wordt onderscheid gemaakt tussen de sporen 17-20 en 21-26. In het bestuurlijk overleg van het MIRT Goederencorridor van 18 juni jl. heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aangegeven dat opname van de sporen 17-20 in CBG reeds is besloten in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Wanneer dit wordt opgepakt is nog niet bekend.”*

- Wat we hier nu zien dat het college aangeeft dat er besloten is om de sporen 17-20 op te nemen in het Centraal Bediend gebied, terwijl de woordvoerder van ProRail bij omroep Venlo aangeeft dat er geen geld is om de onbeveiligde sporen aan te sluiten op het beveiligingssysteem.

#### Vraag 11

**Wat is nu van toepassing bij deze haaks staande zaken? Wanneer gaan de onbeveiligde sporen nu opgenomen worden?**

#### Vraag 12

**Binnen de niet-beveiligde sporen is er, naar verluidt de beantwoording van de vragen, ook nog eens een onderscheid in de sporen 17-20 en 21-26. Wat behelst dan dit onderscheid?**

#### Vraag 13

**Welke sporen komen dan in aanmerking voor beveiliging, alleen 17-20, of alle onbeveiligde sporen (21-26)**

In de beantwoording van de vragen, wordt aangegeven dat er ook nog sprake is van spoor 85, alwaar het ongeval van 4 januari 2019 (stootjuk, gasleiding geraakt)

#### Vraag 14

**Wat is spoor 85 en waarvoor dient dit?**

#### Vraag 15

**Zijn er buiten spoor 1-16 en 17-26 en 85 nog andere sporen waar we rekening mee moeten houden dan wel waar de activiteiten een risico vormen?**

#### Vraag 16

**Zijn er ook sporen (behalve de interlokale spoorverbindingen buiten het rangeerterrein en station Venlo) die zowel voor rangeeractiviteiten c.q. doorvoer goederen- en giftreinen als ook personen vervoer gebruikt worden?**

#### Vraag 17

**In hoeverre is er door de toenemende drukte ook risico op conflicten tussen goederenvervoer en personenvervoer op het emplacement?**

#### Vraag 18

**Is de toenemende drukte op het spoor en/of werkdruk van machinisten en/of treindienstleiding een medeoorzaak van de ongevallenreeks, in zo'n kort tijdsbestek van anderhalf jaar?**

#### Vraag 19

**Hoe ziet ProRail de ontwikkeling van het risico (als er geen maatregelen genomen worden) in het licht tegen de nog verder toenemende aantallen giftreinen?**

#### Vraag 20

**Is de treindienstleiding van personenvervoer en goederenvervoer (rangeren en doorvoer) integraal of twee aparte entiteiten?**

Er komen meer en meer (gif)treinen via de Brabantroute door Venlo. Dit komt doordat de capaciteit op de Betuwelijn de komende jaren door werkzaamheden minder wordt

Het spooreplacement en de spoorlijnen hebben een grote invloed op de infrastructuur en bereikbaarheid in Venlo. Noord/Zuid verbindingen zijn er enkel via de Professor Gelissensingel / Roermondsepoort en via de (spoorwegovergang) Vier paardjes. Die laatste ligt vaak dicht en waarbij op korte of middellange termijn nog geen sprake is van ondertunneling. Er is dus sprake van slechte tot matige bereikbaarheid van een eventueel rampgebied voor hulpdiensten.

### Vraag 21

In hoeverre kan het emplacement, de treindienstleiding en de infrastructuur van het emplacement een verder toename van de rangeeractiviteiten en doorgaande goederen-, gif- en personentreinen nog aan?

### Vraag 22

Is ProRail van plan, of overweegt ProRail om – indien de activiteiten zodanig toenemen dat de faciliteiten op het emplacement van Venlo tekort schieten – ook meer rangeeractiviteiten met gevaarlijke en/of brandbare stoffen in Blerick uit te gaan voeren?

### Vraag 23

Hoe ziet ProRail de infrastructurele situatie ter plekke in verband met veiligheid en rampenbestrijding?

**Deze vraag is ook voor de Veiligheidsregio**

### Vraag 24

Welk extra risico is er volgens ProRail door lange rijen wachten auto's bij de Vierpaardjes voor de bereikbaarheid van hulpdiensten en voor de mensen in de file (dichtbij het rangeerterrein)?

**Deze vraag is ook voor de veiligheidsregio**

In het artikel van Omroep Venlo van 1 augustus 2019 “Ongeval spoor 19 legt blinde vlek bloot” de volgende passage <https://omroepvenlo.nl/nieuws/artikel/ongeval-spoor-19-legt-blinde-vlek-bloot>

*“Op vragen van raadslid Leon van den Beucken (EENLokaal) antwoordde het college van burgemeester en wethouders dat ‘het niet uitgesloten is dat (doorgaande) treinen met gevaarlijke stoffen via sporen 17-26 rijden’.*

*Trein onder de radar*

*Dat concludeerde eerder deze week ook de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Op spoor 19, het spoor waar vorige week het ongeval gebeurde, zou op het moment van de inspectie van de ILT geen trein moeten staan. In werkelijkheid stond die er wel. Op spoor 19 bleek een trein te staan met twintig wagons, waarvan vier wagons gevaarlijke stoffen bevatten.*

*Op vragen van Omroep Venlo laat de ILT weten dat de treindienstleider van ProRail de trein vergeten was aan te melden in het informatiesysteem. En het is wel belangrijk dat dat gebeurt. ‘Hulpdiensten hebben deze informatie nodig bij een incident’, zegt een woordvoerder van de ILT”*

De bovenstaande passage heeft aldus betrekking op het ongeval van 24 juli 2019 op spoor 19, in het NCBG

### Vraag 25

Zou de bovengenoemde fout (vergeten aanmelding trein in het informatiesysteem) ook gemaakt zijn bij een dergelijke activiteit op de sporen t/m 16 of is daar een vorm van geautomatiseerde aanmelding geregeld?

### Vraag 26

Hoe vaak is een dergelijke menselijke fout bij rangeeractiviteiten met giftreinen voorgekomen en welke zijn de maatregelen die ProRail denk te nemen om de kans op deze fouten uit te bannen of te minimaliseren?

In beantwoording van onze vragen geeft het college aan dat er op het emplacement van Blerick “op zeer beperkte schaal” rangeeractiviteiten plaatsvinden met gevaarlijke stoffen.

Als we al zien dat zesmaal zoveel giftreinen als wettelijk toegestaan door Venlo rijden, en er in de toekomst nog meer giftreinen komen, kun je je afvragen “op zeer beperkte schaal” voor Blerick betekent.

### Vraag 27

Kan ProRail dat op “zeer beperkte schaal” verder toelichten c.q. kwantificeren?

### **Vraag 28**

**In hoeverre zijn de rangeeractiviteiten met giftige en/of gevaarlijke stoffen in lijn met c.q. binnen de vergunde "ruimte"?**

### **Vraag 29**

**In hoeverre gaan er meer rangeeractiviteiten met giftige en/of gevaarlijke stoffen in Blerick plaatsvinden ten gevolge van meer giftreinen (Betuwelijn) langere giftreinen en eventuele beperkingen op het emplacement van Venlo?**

### **Vraag 30**

**Hoeveel "risicoruimte" is er nog in Blerick en hoe verhoudt zich dat met het wettelijk toegestane?**

Er rijden zesmaal zoveel giftreinen door Venlo als toegestaan. Ook werd er gemeld dat er op het traject Venlo-Kaldenkerken meer toxische en brandbare stoffen worden verplaatst dan toegestaan.

### **Vraag 31**

**Conflicteert dit ook met de Duitse wetgeving en zo ja, wat is de reactie van handhavers, bestuurders en de lokale bevolking?**

Als antwoord van het college op vragen van collega's van de SP inzake de langere treinen:  
*"Gedurende deze tijd wordt het goederenvervoer omgeleid via de Brabante route, de tweede spoorgoederenverbinding van Nederland naar Duitsland. De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat is verantwoordelijk voor eventuele maatregelen. In haar brief van 19 juni 2018 aan de Tweede Kamer geeft ze aan dat ze op middellange termijn (2020-2022) bereid is te investeren in voorzieningen op emplacementen en in proces-, wacht- en passeersporen om treinen met een lengte van 740 m beter in de dienstregeling in te passen."*

*"Of de Brabante route (en in algemene zin het Nederlandse spoornetwerk) geschikt is voor langere treinen wordt momenteel onderzocht door ProRail. Zie"*

<https://www.spoorpro.nl/goederenvervoer/2018/12/14/eerste-testrit-met-extra-lange-goederentrein-van-740-meter/?qdr=accept>

In het blad Spoor Pro geeft ProRail bij monde van de directeur aan dat er vanaf 2020 langere goederentreinen kunnen gaan rijden, wat voor de collega's van SP aanleiding is om vragen te stellen. Vragen die overigens door SP en EENLokaal aangevuld werden naar aanleiding van de berichtgeving omtrent de zeszijdige overschrijdingen van toegestane giftreinen.

### **Vraag 32**

**Hoe kan het zijn dat ProRail nu al aangeeft dat er al vanaf 2020 langere treinen kunnen gaan rijden, terwijl nog onderzocht wordt of de Brabante route überhaupt geschikt is voor langere treinen en de staatssecretaris aangeeft op middellange termijn te investeren in voorzieningen om treinen tot 740 meter beter in de dienstregeling te laten passen?**

Nog een citaat uit de beantwoording van de SP-vragen over langere treinen, vraag 2:

*"Daarom dringen wij bij de staatssecretaris aan op spoedige realisering van de beoogde verlenging van twee sporen op het emplacement van Venlo (onder voorwaarde van veiligheid en leefbaarheid). De staatssecretaris en niet ProRail is immers bestuurlijk onze eerst aangewezen gesprekspartner"*

### **Vraag 33**

**Welke sporen zijn dit, vallen deze onder CBG, en wat zijn de huidige en toekomstige activiteiten op deze sporen?**

### **Vraag 34**

**Komen door verlenging van deze sporen de ketelwagons dichterbij de buurt bij onze inwoners of verkeerpassanten?**

Door het Venlose college wordt gesteld, dat de overwegen inderdaad langer dicht zijn, maar er zijn ook minder treinen waardoor de dichtligtijden zelfs iets minder worden.

### **Vraag 35**

**Hoe verhoudt zich die stelling met het gegeven dat er i.v.m. stremmingen op de Betuwelijn de komende jaren steeds meer goederenvervoer dan wel giftreinen(ketelwagons) via Venlo komen? M.a.w. wordt het genoemde positieve effect van de langere treinen dan niet tenietgedaan?**

Als antwoord (24 juli 2019) op vraag 11 van de collega's van SP, lezen we de volgende passage:  
*“Er worden geen stoffen vervoerd die niet zijn toegestaan. Op alle trajecten wordt gewerkt met risicoplafonds. Dit wil zeggen dat voor elk traject het maximaal aanvaardbare risico is berekend. Binnen het plafond kan de vervoerder schuiven met soorten en hoeveelheden gevaarlijke stoffen.”*

Maar een rapport van ProRail zelf, geeft aan dat niet alleen het aantal toegestane ketelwagons flink overschreden wordt maar dat er ook stoffen over het spoor denderen die helemaal niet zijn toegestaan. Zo mogen spoorvervoerders vanuit Eindhoven alleen brandbaar gas Venlo binnenrijden. In werkelijkheid worden er nog vier andere stoffen vervoerd die niet op het traject zijn toegestaan. Het gaat om (zeer) toxische gassen zoals ammoniak en brandbare of (zeer) toxische vloeistoffen.

**Dit alles staat volledig haaks op elkaar**

### **Vraag 36**

**Klopt het volgens ProRail inderdaad dat er wel degelijk stoffen over het spoor door Venlo komen, die absoluut niet worden toegestaan?**

### **Vraag 37**

**Los van de zesvoudige overschrijding van de hoeveelheid toegestane stoffen, hoe is het dan mogelijk dat er toch verboden stoffen passeerden c.q. gewoon toegelaten zijn?**

### **Vraag 38**

**Hoe kan er nou nog gesteld worden dat er geen overschrijding van de risicoruimte is, als er stoffen door Venlo komen of gerangeerd worden die verboden zijn, immers ze zullen met klemmende redenen als verboden zijn geclassificeerd?**

### **Vraag 39**

**Los van de hoeveelheid, welke vier verboden stoffen zijn wel door Venlo vervoerd dan wel gerangeerd het afgelopen jaar?**

### **Vraag 40**

**Om welke hoeveelheden gaat het dan en wat zijn de effecten voor de volksgezondheid in geval van uittreden van deze verboden stoffen uit de ketelwagons?**

**Deze vraag is ook voor de Veiligheidsregio**

### **Vraag 41**

**Wat gaat ProRail doen om het vervoer van dergelijke verboden stoffen te stoppen?**

### **Vraag 42**

**Klopt het volgens ProRail dat de toenemend aantallen ketelwagons met brandbare en toxische stoffen, de toenemende lengte van de treinen en de aanwezigheid van verboden stoffen in combinatie met een overbelaste en ontoereikende infrastructuur de kans op een ernstig ongeval en de blootstelling aan deze stoffen vergroot, en de te verwachten impact toeneemt?**

Meer treinen en langere treinen (tot zelfs 740 meter) leiden tot meer overlast van trillingen en wellicht ook tot (verder oplopende) schade aan woningen.

Het college gaf verder aan dat er geen “direct causaal verband” is tussen langere treinen en vervoer met gevaarlijke stoffen.

#### **Vraag 43**

**Kan ProRail dit nader onderbouwen?**

#### **Vraag 44**

**Welke extra risico op botsingen en ontsporingen is er volgens ProRail door het verlengen van de treinen, in aanmerking nemend ook dat de infrastructuur nog niet toegerust is op deze lange treinen?**

Wat is er allemaal al gebeurd, in nog geen twee jaar tijd?

Op 5 januari 2018 vond een ernstig [ongeval](#) plaats, waarbij een gewonde viel toen een locomotief op een goederentrein botste. Dat was op [spoor 7](#) volgens beantwoording art 44 vragen door het college.

Op 4 januari 2019 [botste een Duitse locomotief](#) met 40 km/uur tegen een stootblok en er werd zelfs een gasleiding geraakt. ProRail gaf aan dat er geen beveiliging is en dat de verantwoordelijkheid bij de machinist ligt bij het rangeren. Dat was op [spoor 85](#) volgens beantwoording art 44 vragen door het college.

24 juli j.l. was het weer prijs, er [klapten twee goederentreinen op elkaar](#). was op spoor 19 volgens beantwoording art.44 vragen door het college.

De laatste twee ongevallen waren in NCBG.

Gemeente en ProRail praten in termen van risicoruimte in de vergunning en dat antwoord is steeds repeterend. Zesmaal zoveel giftreinen en toch binnen de risicoruimte passen, vinden we heel bijzonder. Maar wat wij missen is het de verdere verdieping / diepgang over drie ongevallen in ruim anderhalf jaar tijd op hetzelfde emplacement in combinatie met de zesvoudige overschrijding.

#### **Vraag 45 (vraag in meer algemene zin)**

**Wat zegt de combinatie van de drie ongevallen, de verboden stoffen, en de zesvoudige overschrijding volgens ProRail over de veiligheid en het risico?**

**Deze vraag is ook voor de Veiligheidsregio**

#### **Vraag 46 (vraag in meer algemene zin)**

**Waarom wordt er steeds zo ingezoomd op die vergunde risicoruimte en worden de genoemde terechte constatering en angsten zo gebagatelliseerd?**

Op Infomil <https://www.infomil.nl/onderwerpen/veiligheid/basisnet-0/#h887b13ef-fa18-47c2-b646-46dcc83cda03> vinden we de volgende passage:

“Hoe werkt het Basisnet?

Het Basisnet stelt grenzen aan de **risico's** die het vervoer van gevaarlijke stoffen kan opleveren voor omwonenden in de vorm van risicoplafonds. Risicoplafonds zijn het resultaat van een afweging die in overleg met alle betrokken partijen (gemeenten, provincies, chemische industrie, vervoerders, infrastructuurbeheerders) is gemaakt. Deze risicoplafonds zijn vastgelegd in **risicoafstanden** of risicozones uitgedrukt in meters vanaf de infrastructuur. Risico's voor omwonenden ontstaan niet alleen door het vervoer van gevaarlijke stoffen maar ook als er te dicht bij de infrastructuur wordt gebouwd. Het Basisnet stelt daarom ook grenzen aan de bebouwing. Het Basisnet trekt zo langs wegen/spoorlijnen/vaarwegen een denkbeeldige streep. Risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen moeten binnen en de bebouwing moet buiten deze virtuele streep blijven.



Op een bepaalde afstand (afhankelijk van het risicoplafond op een traject) vanaf de infrastructuur mag het risico op overlijden van mensen door een ongeluk met gevaarlijke stoffen op deze infrastructuur ten hoogste één op een miljoen jaar zijn. Dit is het beschermingsniveau dat voor omwonenden is vastgelegd in het Basisnet. Binnen de tussenruimte vanaf de infrastructuur en de geldende risicoafstand kan het risico groter zijn dan één op de miljoen. In deze tussenruimte mogen geen woningen staan.

De risicoplafonds zijn vastgelegd in risicoafstanden en **niet in aantallen** tankauto's/ketelwagens/schepen per stofcategorie. Dit is gedaan om:

- logistieke flexibiliteit te waarborgen. Binnen de risicoplafonds is variatie in de omvang en samenstelling van het vervoer mogelijk. Een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen in de ene stofcategorie kan worden gecompenseerd met een afname in een andere stofcategorie;
- het bedrijfsleven te stimuleren tot veiligheidsmaatregelen. Als het vervoer veiliger wordt, kan binnen hetzelfde plafond meer vervoer plaatsvinden.
- Omdat ook andere aspecten dan de omvang van het vervoer meespelen bij de bepaling van het risico. Zoals bijvoorbeeld bij het Basisnet Spoor : de aanwezigheid van wissels, de breedte van het spoor, de positie van bepaalde stoffen in een trein ten opzichte van elkaar. “

#### **Vraag 47**

**Zijn de aantallen ketelwagens per stofcategorie bij de vaststelling van risicoplafonds niet meegenomen omdat de logistieke flexibiliteit en de stimulatie van het bedrijfsleven zo ontzettend zwaar telt of omdat het volgens ProRail niet relevant is?**

Toetsing transportstromen 2018 aan de risicoplafonds  
Basisnet



Fractie EENLokaal,  
Leon van den Beucken