

Aan de leden van de raad

Uw kenmerk		Datum	22 november 2016
Ons kenmerk	B en W/Z16-180409 /UIT/16-169353	Verzonden	
Behandeld door	J. op den Buijs-Brouwer		
Onderwerp	Beantwoording schriftelijke vragen ex art. 42 RvO van de fractie PvdA/GL d.d. 01 november 2016 met betrekking tot toename (goederen)bewegingen over spoor		

Geachte heer, mevrouw,

Door de fractie PvdA/GL zijn op 01 november 2016 vragen gesteld met betrekking tot toename (goederen)bewegingen over spoor.

PvdA-GroenLinks maakt zich zorgen over de (ervaren) toename van vervoersbewegingen over het spoor in Vught. Hierover heeft de fractie de laatste maand meerdere signalen gekregen. Tijdens de presentatie van het onderzoek van Samen voor Vught op maandag 26 september 2016 kregen we daar al diverse vragen over. De laatste weken hebben diverse andere bewoners ons ook benaderd. PvdA-GroenLinks heeft hierover de volgende vragen aan het college:

1. Tijdens de commissievergadering van 29 september 2016 meldde wethouder Potters dat in de nabije toekomst reeds het spoorboekloos rijden/elke tien minuten een trein zal starten. Dat betekent een toename van het aantal personentreinen door Vught. De wethouder gaf daarbij in reactie op een vraag van PvdA-GroenLinks aan dat dit los stond van de infrastructurele ingrepen op het spoor in Vught.
 - A. Vanaf wanneer start deze nieuwe dienstregeling?
 - B. Hoe groot is de toename van het aantal vervoersbewegingen?
 - C. Deelt het college de mening van PvdA-GroenLinks dat dit wellicht niet zo'n effect heeft op de overlast van trillingen en geluid, maar wel op de oversteekbaarheid van het spoor in Vught?
 - D. Wat is precies het effect op de oversteekbaarheid van het spoor? (bv aantal minuten per uur gesloten)
 - E. Waarom vindt het college het acceptabel dat deze intensivering van de dienstregeling voor personentreinen reeds start, voordat er infrastructurele verbeteringen voor de oversteekbaarheid van het spoor zijn gerealiseerd?

Antwoord:

Navraag bij Ministerie/Prorail levert het volgende antwoord op

- A. Vanaf december 2017 start de nieuwe dienstregeling*
- B. In plaats van 4 Intercity's (IC's) per uur per richting tussen Eindhoven en Amsterdam gaan er dan 6 IC's rijden.*
- C. De oversteekbaarheid en de veiligheid zijn van belang als de 2 extra IC's gaan rijden. Op dit moment wordt nader onderzoek gedaan naar het effect op de overwegen. Het onderzoek heet 'overwegveiligheidstoets' en het onderzoek vindt plaats in het kader van de nieuwe dienstregeling (niet vanuit PHS). Dit is een regulier proces als een nieuwe dienstregeling wordt ingevoerd.*
- D. Het effect op de oversteekbaarheid van het spoor is na het voornoemde nadere onderzoek bekend.*
- E. Er is geen sprake van het wel of niet acceptabel vinden van de invoering van de nieuwe dienstregeling. De invoering per december 2017 is een autonoom besluit dat buiten Vught ligt.*

2. Goederentreinen hebben vanwege trillingen en geluid een grotere impact op de omgeving van het spoor. Diverse bewoners ervaren ook hier nu reeds een toename van het aantal vervoersbewegingen.

- A. Is het correct dat het aantal goederenbewegingen op het spoor door Vught is toegenomen?
- B. Neemt het aantal goederentreinen in de nabije toekomst (voorafgaand aan realisatie infrastructurele ingrepen verdiepte ligging en het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)) naar verwachting verder toe?

Antwoord:

- A. Uit navraag bij Prorail blijkt dat dit niet het geval is*
- B. Navraag bij Ministerie/Prorail levert het volgende antwoord op: het toe- of afnemen van goederenvervoer via spoor is afhankelijk van de economische ontwikkelingen. Van het totale goederentransport in Nederland wordt 7 % via het spoor vervoerd. De afgelopen jaren is dit cijfer eerder afgenomen dan toegenomen.*

3. Medio juni 2016 werd er door diverse overheden aandacht gevraagd voor overschrijdingen van de risicoplafonds bij goederenvervoer over het spoor. Heeft het college inzicht in de naleving van de afspraken en noodzakelijke veiligheidseisen voor goederenvervoer over het spoor door Vught?

- A. Zo ja, wordt aan alle gestelde veiligheidseisen en voorwaarden voldaan?
- B. Zo nee, gaat het college zich ervoor inzetten om strikte naleving van de veiligheidseisen en voorwaarden door ProRail, verladers en vervoerders te garanderen?

Antwoord:

- A. Ja, hier is recent inzicht in gekomen. De laatste inzichten staan verwoord in de rapportage "Verslag over de werking van het Basisnet vervoergevaarlijke stoffen in 2015" behorend bij de kamerbrief van 3 oktober 2016 van de Staatssecretaris over cijfers en maatregelenpakket overschrijdingen Basisnet spoor. Uit dit verslag blijkt dat bij Vught sprake is van een PR 10-7 overschrijding. Dit betekent dat goederentreinen met gevaarlijke stoffen gebruik hebben gemaakt van routes waar bij de vormgeving van Basisnet geen structureel vervoer van gevaarlijke stoffen werd voorzien of dat er meer is vervoerd over routes waar bij de vormgeving van Basisnet minder vervoer werd verwacht. De risicoruimte die in Basisnet is toegekend aan die routes is niet berekend op dat extra vervoer. Overschrijding van de risicoplafonds betekent niet dat de norm die in het Externe Veiligheidsbeleid wordt gehanteerd, wordt overschreden. Die norm is dat de kans op overlijden als gevolg van een ongeluk met gevaarlijke stoffen voor omwonenden ten hoogste*

één op een miljoen per jaar (in vaktermen PR10-6) mag zijn. Het risico voor omwonenden blijft dus onder de norm van PR10-6. Het ministerie geeft aan dat er geen sprake is van een onverantwoorde situatie.

- B. *Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gelden veiligheidseisen, waaraan de vervoerders zich moeten houden. Het vervoer van gevaarlijke stoffen via het spoor gebeurt volgens binnen de in de Wet Basisnet gestelde plafonds. De afspraken omtrent het aantal treinen met gevaarlijke stoffen zijn daarin vastgelegd. De verantwoordelijkheid voor het naleven van de Wet Basisnet waarbij het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de vastgestelde risicoplafonds moeten blijven of het treffen van maatregelen als deze norm wordt overschreden ligt bij de minister van Infrastructuur en Milieu. Het college is van mening dat de norm die in Wet Basisnet en het Externe Veiligheidsbeleid wordt gehanteerd, niet mag worden overschreden. De gemeente zal hier het Ministerie op attenderen.*

4. Op 3 oktober 2016 kondigde de staatsecretaris van Infrastructuur en Milieu aan dat er per direct maatregelen worden genomen om de overschrijdingen van de vervoersbewegingen van gevaarlijke stoffen op de Brabant- en Benthemroute terug te brengen. Daarbij wordt specifiek het ontlasten van Eindhoven genoemd. Heeft dit besluit van de staatssecretaris ook effecten voor Vught, aangezien de spoorlijn Den Bosch-Boxtel ook richting Eindhoven gaat?

Antwoord:

Navraag bij Ministerie/Prorail levert de volgende informatie op:

In bijgaande link is de kamerbrief en de bijlage van 3 oktober terug te vinden:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2016/10/03/maatregelenpakket-terugdringen-overschrijdingen-basisnet-spoor-en-aanbieding-verslag-basisnet-2015>

In de bijlage van de brief is te lezen dat een stroom gevaarlijke stoffen (1800 ketelwagens per jaar) inmiddels niet meer over de Brabantroute rijdt, maar over de route Geleen-Maastricht. De risicoplafonds op dit traject maken deze stroom mogelijk.

Een andere stroom gevaarlijke stoffen (1450 ketelwagens per jaar) rijdt inmiddels niet meer via Utrecht en Amersfoort, maar via Oss en Nijmegen. Deze stroom zal vanaf het einde van 2016 over de route Den Bosch – Betuweroute rijden via de dan in gebruik genomen zuid-oostboog bij Meteren.

Heel concreet zijn er voor Vught geen veranderingen wat betreft het transport gevaarlijke stoffen via het spoor.

Voor het traject tussen Den Bosch-Meteren zijn er wel veranderingen en wordt in het kader van het MER Meteren-Boxtel gekeken naar de inpassing van deze stroom in het Basisnet.

5. PvdA-GroenLinks vindt dat een toename van het goederenvervoer door Vught is gekoppeld aan de daadwerkelijke realisatie van de noodzakelijke infrastructurele ingrepen (o.a. verdiepte ligging en het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)) in Vught. Wanneer blijkt dat het goederenvervoer daadwerkelijk al sterk toeneemt voordat deze ingrepen voltooid zijn, wil PvdA-GroenLinks hier aandacht voor vragen bij de provinciale en landelijke fracties van de PvdA en GroenLinks. Deelt het college de mening van PvdA-GroenLinks dat eerst de infrastructurele ingrepen gerealiseerd moeten worden?

A. Zo ja, wat doet het college om dit te garanderen?

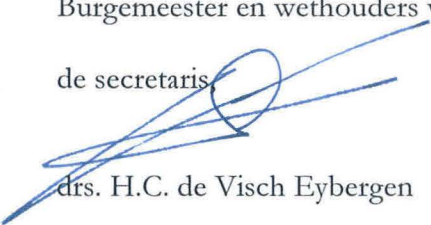
B. Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

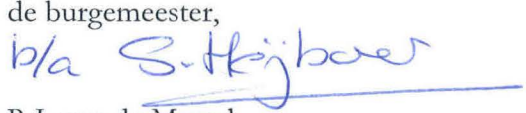
- A. Toename van het goederenvervoer is onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Om het PHS te kunnen realiseren is een Tracébesluit noodzakelijk. De voorgenomen aanpassingen aan het spoor op het tracé Meteren-Boxtel (en in Vught) en de daarmee samenhangende maatregelen worden vastgelegd in een (Ontwerp) Tracébesluit op basis van de Tracéwet. Pas na vaststelling van het Tracébesluit door de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu mogen de aanpassingen en maatregelen worden gerealiseerd en kunnen de extra goederentreinen van het PHS gaan rijden.*
- Het college heeft in de bestuursovereenkomst PHS Vught vastgelegd dat de verdiepte ligging en de onderdoorgang Wolfskamerweg onderdeel zijn van en uitgewerkt worden in het (Ontwerp)Tracébesluit PHS Meteren-Boxtel. Ook is hierin de afspraak gemaakt dat het Rijk ernaar streeft de maatregelen uit het meerjarenprogramma geluid (MJPg) gelijktijdig met het Project PHS Vught uit te voeren.*
- B. Zie antwoord onder 5.A.*

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Vught,

de secretaris,


drs. H.C. de Visch Eybergen

de burgemeester,


b/a S. Huijboer

R.J. van de Mortel