



Aanwezig: Voorzitter: J.L. van Aert
Commissiegriffier: mr. F.A.M. Coppes
Leden: mevr. M.M.C. Meulendijks (SP), J de Graaf (SP), mevr. S.T.G.D. Peters (CDA), P.T.J. Vervoort (CDA), C.H.M. van der Burgt (VVD), H.M.J.M. van Dijk (Lokaal Sterk), mevr. J.M.G. Spierings-van Deursen (Lokaal Sterk), M.P.J. Rieter (Helder Helmond), M. Chahim (PvdA), N. Zarroy (D66), S.A.W. Stevens (D66), (T.J. van Mullekom (HA), mevr. M.J.A. Maas (GL), F.J. Mol (Senioren 2013), F.G. Verstappen ((SP), J.G.M. Verbakel (SP), J.H.J.M. Roefs (CDA), J.J.A.J.J. Möllmann (VVD), T.J.W. van de Ven (Lokaal Sterk), J.F.J. Kuypers (Lokaal Sterk), mevr. M.T.M. van der Pijl (PvdA), R.J.E. Boormeester (PvdA), J.M. van den Bogaard (D66), M.A.A. Heesakkers (CDA), H.F.M.M. de Leest (FVvI), H. de Mare (PvdA), mevr. G.A.A. van Mook (VVD), F.M.C. Peters (Senioren 2013), T.Y.M. Tuerlings (GL)

Portefeuille: mevr. P.J.M.G. Blanksma-van den Heuvel (burgemeester) en E. de Vries (wethouder Stedelijk (Beheer)

Adviseurs: Holtus (ProRail), R. van Haren (ProRail), C. de Swart (hoofd brandweezorg Stedelijk gebied VRBZO), H. Mennen (SB.DIR.MI), mevr. T. Posno (SB/ROV/VV)

Notulist: mevr. H. Bressers

Afwezig: R.R.J.B. Peters (CDA), M.J.W. van de Westerlo (Helder Helmond)
MK:

1. Opening.

De **voorzitter** opent de voorlichtingsbijeenkomst over de gevolgen van de toename van het goederenvervoer op de spoorlijn Eindhoven-Venlo in de periode 2016-2022.

De heer **Rieter** merkt op dat hij minder blij is met deze bijeenkomst. Volgens het nieuwe vergaderschema zou dit een vrije week zijn. Hij zal de vergadering daarom eerder verlaten. De **voorzitter** neemt deze opmerking mee naar het presidium.

2. Mededeling.

De **burgemeester** laat weten dat er een brief is uit gegaan naar de raadsleden van het stichtingsbestuur Stadswacht Helmond. Het verkennend onderzoek is vandaag voor het eerst besproken in het college van B en W. De uitkomsten zijn voor het college van B en W – tevens het bestuur van de stichting Stadswacht Helmond – aanleiding om de directie van de Stadswacht om opheldering te vragen. Het college wil zorgvuldig zijn en geeft de directie nu de eerste kans op wederhoor. Daar krijgen ze de komende twee weken de tijd voor. Daarna worden de uitkomsten van het rapport openbaar gemaakt. In het verkennend onderzoek zijn ook gesprekken gevoerd met medewerkers. In totaal zijn er 43 vertrouwelijke gesprekken gevoerd met voormalige en huidige medewerkers.

Mevrouw **Van der Pijl** is benieuwd naar het rapport van de stichting Stadswacht uit 2009. Kan dit rapport eerder of misschien tegelijkertijd met het nieuwe rapport verzonden worden.

De **burgemeester** weet niets van dit rapport, maar zal het nakijken. Als het rapport er is, zal dit worden nagezonden.

De heer Van Haren van ProRail houdt een presentatie over de gevolgen van de toename van het goederenvervoer op de spoorlijn Eindhoven-Venlo in de periode 2016-2022. Er wordt ook een toelichting gegeven op de plannen om overlast te beperken. Deze presentatie wordt mede namens het ministerie van Infrastructuur en Milieu gehouden. Voor dit project is een stuurgroep gevormd. Daarin zitten verschillende partijen, waaronder ook de provincies die hierbij betrokken zijn. Namens Brabant is dat de heer Van Heugten, maar ook hebben hierin zitting havenbedrijven, vervoerders, verladers en ProRail.

Mevrouw **Posno** geeft een technische toelichting vanuit het team verkeer van de gemeente Helmond. Voor achtergrondinformatie verwijst zij naar de verstuurde raadsinformatiebrief(nr. 60). Op de gemeentelijke website (www.helmond.nl/spoor) staat de nodige informatie over de werkzaamheden en de gevolgen voor Helmond. Na afloop van de presentatie (sheets zijn bijgevoegd) geeft de **voorzitter** de gelegenheid tot het stellen van vragen en het maken van opmerkingen.

Wethouder **De Vries** laat weten dat er al veel maatregelen zijn getroffen. Wij blijven de ontwikkelingen nauwgezet volgen en zullen in contact blijven met het ministerie van Infrastructuur en Milieu en ProRail. Waar nodig zal hij meer informatie geven over de laatste stand van zaken.

Mevrouw **Maas** heeft vernomen dat in Eindhoven in 2012 de wettelijke norm eigenlijk was aangepast aan 3 keer de standaard. Hoe is de wettelijke norm in Helmond? Wordt het rampenplan met de hulpverleners hierop aangepast? Wat zijn de consequenties? Daarnaast is zij benieuwd of ook meegenomen is dat het Carolus Borromeus college dicht bij het spoor ligt.

Mevrouw **Meulendijks** heeft een vraag over de geluidproductieplafonds. Is het in de presentatie genoemde niveau,- het maximale niveau wat bereikt mag worden om schade aan de gezondheid van bewoners dicht bij het spoor te voorkomen? Zit hier geen gradatie in van wat wenselijk of prettig is in ervaring of beleving van de mensen. Ligt dit niveau niet een stuk lager? Volgens de prognose zal het aantal met 26 treinen in de avonduren toenemen. Wat betekent dit voor de spoorwegovergangen? Deze zullen daardoor langer dicht zijn.

De heer **Van Mullekom** wil weten of het waar is dat de Betuweroute al in 2007 is opengesteld. Hij is benieuwd of ProRail zekerheid kan geven ten aanzien van de gevaarlijke stoffen die ook via de Betuweroute gaan en niet via de route Tilburg, Boxtel, Eindhoven en Venlo. Hoe snel is de brandweer in minuten op de hoogte als er calamiteiten zijn? Bijvoorbeeld bij een gekantelde wagon met giftige stoffen. Hij heeft voorwerk gedaan en heeft cijfers door ProRail aangeleverd gekregen. Kloppen deze? Hij stelt voor om een korte tunnel te maken in Mierlo-Hout zoals de korte tunnel in Gilze Rijen. De spoorwegovergang in Mierlo-Hout is nu al lang dicht. Hij vraagt of deze presentatie ook gegeven kan worden aan de wijkraad in Mierlo-Hout.

Mevrouw **Van der Pijl** heeft een vraag die aanhaakt op een eerder gestelde vraag. Namelijk over het aantal minuten dat de spoorwegovergangen dicht zullen zijn met 26 treinen in een uur. Er is zelfs gezegd 5 minuten dicht. Als dit zo is, dan ben je al langer dan uur dicht om al die treinen te laten passeren. Hoe gaat dit gebeuren? Zij wil weten wat de tussenliggende tijd is tussen twee sluitingen van overwegen. De gevaarlijke stoffen worden zoveel mogelijk over de Betuweroute vervoerd. Wat betekent zo veel mogelijk? Mevrouw **Van der Pijl** vraagt of de brandweer een noodplan heeft voor ongevallen met gevaarlijke stoffen op het traject wat in de toekomst door Helmond gaat lopen. Zo ja, is hier al mee geoefend? Tot slot is zij benieuwd over wat voor gevaarlijke stoffen het gaat.

De heer **Van Dijk** heeft vernomen dat in de prioriteiten zijn opgenomen de Churchillaan de Hoofdstraat en de Mierloseweg. Waarom is de Kanaaldijk hierin niet meegenomen? Er is een toename van 55% extra goederentreinen overdag. Dan heeft men het nog niet over het personenvervoer. De spoorwegovergang bij de Hoofdstraat in Mierlo-Hout is al verschrikkelijk lang dicht. Deze is niet te vergelijken met de andere spoorwegovergangen in Helmond. Hoe vaak is deze nog per uur open? Hij vraagt aandacht voor de leefbaarheid en de veiligheid daar.

Waarom is er bezuinigd op het team van de gaspakken bij de brandweer? Met betrekking tot de schadetrillingen wordt er vanuit gegaan dat deze schade nauwelijks aan de orde is. Stel dat dit toch gaat gebeuren: bij wie kunnen de mensen dan terecht? Hij wil dit graag vooraf geregeld hebben. Tot slot vraagt hij of de geluidsschermen en geluidsdempers op voorhand van deze ontwikkelingen zijn geplaatst.

De heer **Van de Burgt** wil iedereen bedanken voor de presentatie. Op de website van de gemeente Helmond heeft hij hierover veel terug kunnen vinden. Hij heeft dezelfde opmerking als de heer **Van Dijk** over

de trillinghinder omdat de normen hierop nog zeer vaag zijn. Komt er een nulmeting? Het is belangrijk om op voorhand te weten wie er uiteindelijk verantwoordelijk is voor deze schade.

De heer **Van de Brug** is benieuwd of de brandweer nieuwe investeringen nodig heeft voor de extra zorg bij dit soort gevaarlijke calamiteiten. Is er iets bekend over de mogelijke verschuiving van railvervoer naar de binnenvaart.

De heer **Mol** is benieuwd of het rampenplan nog van deze tijd is. Het is namelijk gedateerd uit 2008. Zijn de bewoners die aan het spoor wonen goed geïnformeerd over een ontsporing of een ramp en is de brandweer adequaat uitgerust om tot actie over te gaan bij grote rampen op het spoor. Waarom moeten alle treinen door Helmond rijden? Zijn er geen alternatieve routes.

De heer **Zarroy** bedankt de heer Van Haren en mevrouw Posno voor de presentatie. Hij spreekt ook complimenten uit voor het feit dat er een integrale aanpak is. De heer **Zarroy** heeft vragen over de saneringsprocedures. Hij stelt dat op basis van die saneringsprocedures, als die al plaats hebben gevonden, berekeningen zijn gemaakt. En dat dan alles binnen de codering groen valt en dus alles goed is.

Tegelijkertijd is de saneringsperiode in 2015-2016. In 2016 hebben we al te maken met de verhoging van het aantal treinen. Hij is daarom benieuwd wat dit betekent voor 2016. Hij is benieuwd naar de strekking van de gezamenlijke brief die gestuurd is naar de 2^e Kamer. Verder is er gesproken over het Landelijk Verbeterprogramma en de subsidie die hieraan gekoppeld is. Zijn fractie is benieuwd om hoeveel geld het gaat. Daarnaast is zijn fractie benieuwd naar het aantal wagons per trein. Dit heeft invloed op de duur van de sluiting van de overwegen.

De heer **Vervoort** is benieuwd wie er uiteindelijk hoofdvantwoordelijk is voor de veiligheid. Klopt het dat het risico hoger wordt als normaal? Wat zijn de meest erge gevolgen bij een eventuele ramp? Zijn er extra calamiteitenplannen?

De heer **Roefs** sluit zich aan bij de raadsleden die zeggen overlast is één punt, maar schade is een ander punt. Dus als we praten over trillingen en mogelijk-trilling schade is dit een punt van aandacht. Inderdaad een soort nulmeting. Zodat gezeur achteraf kan worden voorkomen. Hij stelt voor om een tussentijds overleg aan te gaan met de direct aanwonenden. Schade moet indien nodig vergoed worden.

Mevrouw **Spierings- van Deursen** zegt dat in de brief richting de 2^e Kamer staat dat in 2015 7 weken aansluitend en 10 weken aansluitend de capaciteit al terugloopt op de Betuwelijn. Wanneer is deze termijn te verwachten?

De heer **Tuerlings** laat als consequent gebruiker van de Brabantroute weten dat het aantal goederentreinen op dit moment al voor ernstige hinder zorgt. En als dit verdrievoudigd tot 135 dan wordt dat alleen meer nog maar erger. Is hierover nagedacht? Zijn hier berekeningen van?

De heer **Van Haren** zegt dat er een landelijke normstelling is voor geluid. Er zijn geluidproductieplafonds gedefinieerd. ProRail is gehouden om deze punten niet te overschrijden. Wat betreft de dichtligtijden zegt hij dat dit maximaal 5 minuten is, een overweg gaat dan standaard in storing. Overwegen zijn hierop niet uitgerust. We drukken de dichtligtijden uit in minuten per uur. Dat kunnen inderdaad aanzienlijke perioden zijn. Hij laat weten dat er meer goederentreinen Helmond doorkruisen. Dat betekent meer geluid en meer trillingen. Dit is vervelend voor de bewoners die langs het spoor wonen. Maar de grootste overlast wordt straks veroorzaakt door de spoorwegovergangen die vaker gesloten zijn. De Betuweroute is inderdaad in 2007 geopend. De goederentreinen met de meest gevaarlijkste stoffen krijgen voorrang op de Betuwelijn. De heer **Van Mullekom** pleit voor een presentatie in de wijken Mierlo-Hout en Brandevoort. Het bestaat volgens hem niet dat ProRail kan maken dat er zoveel gevaarlijke stoffen over de route Eindhoven-Venlo gaan met name midden door de woonwijk Mierlo-Hout en Brandevoort.

Wethouder **De Vries** is benieuwd over welke cijfers en uit welk jaar de heer **van Mullekom** het heeft. Vanaf 2015, waarschijnlijk april, gaat het Basisnet spoor gelden. In dat Basisnet worden afspraken gemaakt over het vervoer van gevaarlijke stoffen en juist daar is een hele teruggang te zien van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Brabantroute. We krijgen dus een toename van goederenverkeer en een afname van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De heer **Van Haren** zegt dat er geen precieze aantallen bekend zijn over hoeveel treinen er straks per uur langskomen. Vanaf 2017 komen er ongeveer zes goederentreinen door Helmond rijden. Tel hierbij op de acht personentreinen en je zit op veertien per uur.

Mevrouw **Posno** laat weten dat op het drukste moment van de dag de spoorwegovergang bij de Churchilllaan 24 minuten per uur dicht is. Voor de overgang bij de Hoofdstraat in Mierlo-Hout is dat 17 minuten en bij de Kanaaldijk is dat 13 minuten per uur. Dit is een globale berekening.

Mevrouw **Mook** is benieuwd of er een maximum is vastgesteld.

De heer **Van Haren** laat weten dat hiervoor geen enkele norm is. Het verschil in de dichtligtijd heeft te maken met het feit of de spoorwegovergang in de buurt van een station ligt. Dan hebben de reizigerstreinen een lagere snelheid volgens hem. Het dicht blijven van de spoorbomen is bij die overwegen gekoppeld aan het vertrek van de trein op het station. Schade als gevolg van trillingen wordt niet verwacht. Mocht er sprake zijn van schade, dan heeft ProRail daar een protocol voor en kan daar melding van worden gemaakt. ProRail ziet geen aanleiding voor een nulmeting. In opdracht van het Ministerie van I en M is er een onderzoek gedaan naar de mogelijkheden die er zijn om goederenvervoer naar de binnenvaart te verplaatsen. De mogelijkheden zijn beperkt.

Mevrouw **Maas** heeft begrepen dat er geen normtijden zijn. Zij is benieuwd wat er gebeurt als de hulpdiensten niet meer hun aanrijtiden kunnen halen om tijd een ambulance in Mierlo-Hout te krijgen. Wie is hiervoor verantwoordelijk?

De heer **Van Haren** laat weten dat ProRail de dichttrichttijden deelt met de veiligheidsregio's. 26 treinen per uur is de bovengrens. De heer **Holtis** zegt dat de ontwikkelingen strak gemonitord worden. Vanzelfsprekend is men niet gediend met stremmingen van verkeer in gevaarlijke situaties. Dit is absoluut een belangrijk aspect in de hele aanpak.

De heer **Van Haren** laat weten dat de maximale treinlengte ongeveer tussen de 600 en de 650 zit. De werkzaamheden in 2015 zijn gekoppeld aan werkzaamheden bij Zevenaar en de grens. In die periode is de capaciteit van de Betuweroute nog groter. Dus ja, er gaan omleidingen plaatsvinden maar niet in die mate als vanaf 2016. Er komt een ruim communicatieplan.

De heer **Van Mullekom** is benieuwd wat mevrouw Posno kan verbeteren aan de overweg in Mierlo-Hout in de Hoofdstraat.

Mevrouw **Posno** laat weten dat men nog steeds nadenkt over oplossingen om eindeloos wachten op de trein te voorkomen. Daarvoor probeert men subsidie te krijgen van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. Rijk en provincie betalen driekwart. Ideaal zou zijn de aanleg van een extra spooronderdoorgang. Maar dat is niet realistisch. Zij denkt zelf aan elektrische informatieborden. Een automobilist wordt dan geadviseerd om te rijden via een spoortunnel omdat hij anders voor een gesloten spoor staat.

Wethouder **De Vries** laat weten dat in 2016 de Kasteelherenlaan een serieus alternatief is voor de route naar de Hoofdstraat. Een mogelijkheid voor de stankoverlast van de uitlaatgassen is om de motor van de auto uit te schakelen. Hij heeft begrepen dat de dichtligtijden en alle mogelijk problemen die daardoor ontstaan een gevoelig punt is. Wethouder **De Vries** neemt dit signaal mee naar de klankbordgroep.

De heer **Swart** zegt dat de brandweer altijd een spoortunnel pakt om situaties zoals een gesloten spoorwegovergang te vermijden. Helmond heeft er straks zeven. De brandweer is daarnaast goed voorbereid op eventuele ongelukken met treinen die gevaarlijke stoffen aan boord hebben. Helmond heeft net als Eindhoven eigen gaspakkenteams. Laatst heeft de brandweer nog geoefend op dergelijke calamiteiten op een rangeerterrein van ProRail. Verder laat de heer **Swart** weten dat de meldkamer in nauw contact staat met die van ProRail. Bij een incident weten we daardoor snel wat de lading is van de goederentrein en weten we bij welke wagon we moeten zijn. De gemeente Helmond bekommert zich op haar beurt om de geluidsoverlast van de extra treinen: Stiller spoor. De gaspakken zijn niet weg bezuinigd, dit waren de duikploegen.

De heer **Iding** laat weten dat het rampenplan uit 2008 inderdaad achterhaald is. Dit plan is ingehaald door een regionaal crisisbeheersplan. De wet op de veiligheidsregio heeft dat heel gedoe rondom rampenbestrijding gewijzigd. De samenwerking tussen de hulpverlenende diensten is daarmee ook beter geregeld. Dit plan is niet specifiek geschreven op spoorwegen. Het is een algemeen plan.

De heer **Mol** vraagt om de website hierop aan te passen. De **burgemeester** zegt dit toe.

De **burgemeester** laat weten dat de veiligheidsregio een regionaal geheel is niet meer een specifiek alleen gemeentelijk. Hierin kun je ook zien dat communicatie enorm belangrijk is. Primair is de burgemeester

verantwoordelijk. We zullen de inwoners van de stad blijven informeren over het extra treinverkeer door Helmond tijdens de werkzaamheden aan de Betuweroute. De veiligheid staat voorop in Helmond. Wethouder **De Vries** laat weten dat de wijkraden ook voor deze presentatie waren uitgenodigd. Als er behoefte vanuit een wijk komt om een presentatie te organiseren dan staat hij hiervoor open. Verder laat hij alles goed op een rij zetten over de trillingen. Dit vraagt hij aan de medewerkers van ProRail. De heer **Verstappen** vraagt of hij het goed heeft begrepen dat er in 2016 al minder treinen met giftige stoffen komen.

Wethouder **De Vries** zegt dat het aantal goederentreinen gaat toenemen, dat betekent niet dat ook het aantal giftreinen groeit. Sterker nog, het aantal treinen met gevaarlijke stoffen neemt af. Allemaal door komt van het Basisnet. Het Basisnet als zodanig is een goede maatregel die je kunt treffen voor externe veiligheid. Wethouder **De Vries** zal een kaartje met toelichting naar de raadsleden sturen.

De heer **Verstappen** is benieuwd naar het aantal treinen.

De heer **Van Haren** zegt: er wordt niet in aantallen treinen gerekend, maar in wagons. Een trein kan een, maar ook meerdere wagons met gevaarlijke stoffen hebben. De daling heeft te maken met nieuwe, landelijke regels op het gebied van transport voor gevaarlijke stoffen. De regels die per april 2015 ingaan, beperken het aantal gif treinen tussen Helmond en Deurne.

De heer **Mennen** laat weten dat er cijfers zijn over de aantallen. Dit zijn realisatie-cijfers die komen van ProRail. Wethouder **De Vries** zorgt er voor dat deze met een toelichting op schrift komen.

De heer **Zarroy** is benieuwd naar de milieuaspecten. Op welke manier wordt de afdeling milieu hierbij betrokken.

De heer **Mennen** laat weten dat de afdeling milieu vertegenwoordigd is in een ambtelijke werkgroep en effecten op het milieu zijn er wel degelijk. Hier wordt naar gekeken.

De heer **Van Hagen** laat weten dat het voor het bestaande personen vervoer geen consequenties heeft. Het enige verschil dat er nu is dat de beschikbare capaciteit meer gevuld gaat worden. Het past in de dienstregeling.

Wethouder **De Vries** heeft de exacte planning van de saneringsmaatregelen niet voorhanden. Hij laat deze toekomen.

De **voorzitter** bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit de vergadering om 21.15 uur.

De commissie Bestuur en Economie,
De voorzitter

De commissiegriffier