



Vragen van gemeenteraadsleden

Gemeenteraad

Onderwerp:	Toename giftreinen door Helmond
Datum	19 maart 2019
Partij:	D66
Bijlage:	9
Ingekomen brief griffie:	19 maart 2019
Antwoord college	9 april 2019

Aan het college van burgemeester en wethouders van Helmond,

Al jaren is er sprake van hinder van met name zware goederentreinen die op een steenworp afstand voorbij razen. Ook in het kader van veiligheid blijven er zorgen over de hoeveelheid zware goederentreinen en de snelheid van deze treinen door de bebouwde kom. In het Eindhovens Dagblad¹ lezen we dat de afgelopen jaren steeds meer treinen met gevaarlijke stoffen over de Brabantroute reden dan wat toegestaan is. Daarnaast worden de snelheidslimieten overschreden. Vanuit het Rijk wordt overwogen om regels te versoepelen door de zogeheten 'risicoplafonds' in het Basisnet aan te passen, waardoor er nog meer giftreinen door Helmond gaan rijden. Deze combinatie is voor onze fractie zorgwekkend.

De fractie van D66 heeft daarom de volgende vragen:

1. In 2016 en in 2017 werd gerapporteerd dat de afgesproken risicoplafonds zijn overschreden. De rapportage over 2018 is nog niet gereed. Verwacht wordt dat ook in dat jaar en de komende jaren de normen worden overschreden. Heeft het college zicht op waarom de risicoplafonds niet worden nagekomen? Wat vindt het college van deze constatering?
2. Wat is de reactie van het college naar aanleiding van het nieuws dat de risicoplafonds mogelijk worden aangepast? Bent u het met ons eens dat een aanpassing de veiligheid van bewoners rondom het spoor onder druk zet? Zo nee, waarom niet?
3. Strengere veiligheidseisen kunnen leiden tot kostbare aanpassingen van bouwplannen in Helmond. Hoe kan de woningdeal (27.000 extra in het stedelijk gebied Eindhoven-Helmond) gerealiseerd worden indien het Rijk kiest om meer trein met gevaarlijke lading toe te staan? Wat zijn de effecten op de geplande woningbouwprojecten dicht bij het spoor in Helmond (o.a. realisatie Slimste Wijk)?
4. Bent u het met ons eens dat de veiligheid van onze bewoners wonende langs het spoor voorop staat? Zo nee, waarom niet? Wat kunnen we als gemeente doen om veiligheid op het spoor te garanderen in onze stad? Hebt u inzicht in de veiligheidsrisico's van deze toename in giftreinen voor de omwonenden in Helmond?
5. Onze fractie wil dat er zo min mogelijk treinen met gevaarlijke stoffen door woonwijken rijden. Op welke manier kan het college hier iets aan doen en welke acties heeft u tot nu toe ondernomen om dit duidelijk te maken bij het Rijk en de verantwoordelijke organisaties?
6. Heeft het college inzicht in hoe vaak snelheidsovertredingen door treinen met gevaarlijke stoffen in onze regio worden begaan?

¹ <https://www.ed.nl/eindhoven/bouwers-en-bewoners-bang-voor-meer-giftreinen-door-eindhoven-en-helmond-a23091df/>

7. De toename van het aantal giftreinen en de extra drukte op het spoor is het gevolg van werkzaamheden aan de Betuwelijn. Is er zicht op verbetering van de situatie?
8. Onze fractie vraagt zich af of een toename van het aantal goederentreinen wel samengaat met de eveneens te verwachten groei van het personenvervoer. In hoeverre zorgt een toename van het aantal goederentreinen voor problemen voor het personenvervoer?

Alvast hartelijk dank voor de beantwoording.

Namens de fractie van D66 Helmond,
Jochem van den Bogaard

Antwoord college van burgemeester en wethouders:

Naar aanleiding van uw bovengenoemde brief delen wij u het volgende mede:

1. In 2016 en in 2017 werd gerapporteerd dat de afgesproken risicoplafonds zijn overschreden. De rapportage over 2018 is nog niet gereed. Verwacht wordt dat ook in dat jaar en de komende jaren de normen worden overschreden. Heeft het college zicht op waarom de risicoplafonds niet worden nagekomen? Wat vindt het college van deze constatering?
Oorzaak van de huidige overschrijdingen van de risicoplafonds is het gebrek aan sturing en sturingsmogelijkheden op het huidige bestaande Basisnet. Op dit moment rijden treinen met gevaarlijke stoffen vooral volgens de voor de vervoerders meest optimale route zonder (veel) rekening te houden met het basisnet en dus de groepsrisico's in de omgeving. De staatssecretaris heeft alleen de mogelijkheid van een routeringsbesluit, dat wil zeggen een route afsluiten. Een routeringsbesluit op één traject leidt vanwege beperkte alternatieven voor het vervoer tot aanvullende overschrijdingen op andere trajecten. Wij delen uw zorg en hebben er bij staatssecretaris Van Veldhoven meerdere keren er op aangedrongen dat actief op risicoplafonds gestuurd en gehandhaafd dient te worden.
2. Wat is de reactie van het college naar aanleiding van het nieuws dat de risicoplafonds mogelijk worden aangepast? Bent u het met ons eens dat een aanpassing de veiligheid van bewoners rondom het spoor onder druk zet? Zo nee, waarom niet?
Het is wat ons betreft niet vanzelfsprekend dat het risicoplafond van de Brabanthoute wordt aangepast enkel en alleen om aan de vraag van het bedrijfsleven naar spoorcapaciteit te kunnen voldoen. Er dient integraal rekening gehouden te worden met externe veiligheid, verkeersveiligheid rondom spoorwegovergangen en de (woning)bouwopgaven langs het spoor en bij stations. In de brief van 13 februari jl. (Kamerstukken 30373, nr 69) heeft de staatssecretaris een toelichting gegeven op de overschrijdingen van de risicoplafonds voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op het spoor en haar aanpak om tot een effectiever Basisnet te komen. Daarin benadrukt zij haar standpunt dat de veiligheid nergens in het geding is. In heel Nederland wordt aan de wettelijke veiligheidsnorm voldaan.
3. Strengere veiligheidseisen kunnen leiden tot kostbare aanpassingen van bouwplannen in Helmond. Hoe kan de woningdeal (27.000 extra in het stedelijk gebied Eindhoven-Helmond) gerealiseerd worden indien het Rijk kiest om meer trein met gevaarlijke lading toe te staan? Wat zijn de effecten op de geplande woningbouwprojecten dicht bij het spoor in Helmond (o.a. realisatie Slimste Wijk)?
In bovengenoemde brief van de staatssecretaris staat dat er geen woningen op locaties mogen komen waar het risico op overlijden als gevolg van een ongeluk met een goederentrein met gevaarlijke stoffen groter is dan 1 op een miljoen per jaar (plaatsgebonden risico 10^{-6} per jaar).

De staatssecretaris gaat in haar toelichting alleen in op het plaatsgebonden risico, maar niet op het zogeheten groepsrisico. Gemeenten moeten zelf een afweging maken omtrent de (mate van) overschrijding van het groepsrisico als gevolg van de (verwachte) toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Als de staatssecretaris de herijking van het Basisnet eenzijdig doorvoert zonder extra maatregelen, zijn gemeenten vervolgens verantwoordelijk voor een toename van het groepsrisico bij nieuwe en geplande woningbouwopgaven (verdichting) nabij het spoor en stations. De maatschappelijke schade van hogere risicoplafonds voor stedelijke ontwikkeling langs de Brabantroute kunnen tot vele miljoenen euro's oplopen. Wij vinden het daarom van groot belang dat de bouwopgave volwaardig mee wordt genomen in de afweging. Wij voeren hiervoor een lobby, gezamenlijk met onze partners, de provincie, de gemeenten langs de Brabantroute (inclusief Dordrecht) en de veiligheidsregio's naar verschillende ministeries.

4. Bent u het met ons eens dat de veiligheid van onze bewoners wonende langs het spoor voorop staat? Zo nee, waarom niet? Wat kunnen we als gemeente doen om veiligheid op het spoor te garanderen in onze stad? Hebt u inzicht in de veiligheidsrisico's van deze toename in giftreinen voor de omwonenden in Helmond?

Wij zijn het volledig met u eens dat het bieden van een gezonde en veilige leefomgeving voorop dient te staan. Als gemeente zijn wij echter niet het bevoegde gezag om de mate van het vervoer van gevaarlijke stoffen te bepalen. Wij proberen als college invloed uit te oefenen op het ministerie om de veiligheid te kunnen garanderen. De omgevingsdienst Zuidoost Brabant heeft opdracht gekregen om de gevolgen van een toename van het aantal goederentreinen met gevaarlijke stoffen in beeld te brengen. Zodra wij daar duidelijkheid over hebben, zullen wij u daar over informeren.

5. Onze fractie wil dat er zo min mogelijk treinen met gevaarlijke stoffen door woonwijken rijden. Op welke manier kan het college hier iets aan doen en welke acties heeft u tot nu toe ondernomen om dit duidelijk te maken bij het Rijk en de verantwoordelijke organisaties?

Aandacht voor het vervoer van gevaarlijke stoffen - minder treinen met gevaarlijke stoffen door Helmond - staat nadrukkelijk in het coalitieakkoord. Samen met de Brabantse spoorgemeenten Eindhoven, Deurne, Breda, Gilze-Rijen, Tilburg, Oisterwijk, het college van gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Brabant en de gemeente Dordrecht hebben wij in een brief aan de staatssecretaris (d.d. 24 januari 2019), onze zorgen geuit over de aanpak om tot een effectiever Basisnet-spoor te komen. Wij hebben haar opgeroepen om spoedig het gesprek met ons aan te gaan. Begin maart hebben genoemde gemeenten gezamenlijk een mail gestuurd naar het ministerie om hier nogmaals aandacht voor te vragen. We zullen dit blijven doen.

6. Heeft het college inzicht in hoe vaak snelheidsovertredingen door treinen met gevaarlijke stoffen in onze regio worden begaan?

Nee, daar hebben wij geen zicht op. Volgens ProRail ligt de maximum snelheid voor goederentreinen in Nederland tussen de 85 en 95 km per uur. De maximum snelheid hangt af van het gewicht van de trein.

7. De toename van het aantal giftreinen en de extra drukte op het spoor is het gevolg van werkzaamheden aan de Betuwelijn. Is er zicht op verbetering van de situatie?

Het proces van vergunningverlening aan Duitse zijde zorgt ervoor dat de werkzaamheden aan het derde spoor langer duren dan aanvankelijk gedacht. De bouw van het derde spoor duurt zeker tot 2022. Tijdens de bouw zijn er periodes dat de Betuweroute niet of alleen gedeeltelijk beschikbaar is voor goederenvervoer. Tot die tijd blijft de huidige situatie bestaan.

8. Onze fractie vraagt zich af of een toename van het aantal goederentreinen wel samengaat met de eveneens te verwachten groei van het personenvervoer. In hoeverre zorgt een toename van het aantal goederentreinen voor problemen voor het personenvervoer?

Daar hebben wij geen zicht op. Wij hebben eveneens deze vraag gesteld aan de betreffende spoorpartijen, waarbij ProRail de uitvoerende partij is om verschillende vervoerders toe te laten op



het spoor. Overigens, zien we nu wel dat in de contourennota voor personenvervoer één van de belangrijkste aandachtspunten het goederenvervoer is (Punt 5).

Op de hierna genoemde website zijn op Rijksniveau alle actualiteiten rondom het goederenvervoer van het Rijk, via verschillende modaliteiten, benoemd:

<https://www.topcorridors.com/default.aspx>

Wij houden uw raad graag op de hoogte van de vele plannen voor de veranderingen op en nabij het spoor door u periodiek en bij relevante ontwikkelingen voor Helmond en voor onze regio een Raadsinformatiebrief te sturen.

*Burgemeester en wethouders van Helmond
de burgemeester*

mevr. P.J.M.G. Blanksma – van den Heuvel

de secretaris

mr. drs. A.P.M. ter Voert